nur 3,90 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 3
März 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Für Sie getestet:

- 230-Großdiesellok von Märklin
- Dampflok-BR 71 von Liliput
- E-Lok-BR 141 von Trix
- S9 mit Abteilwagen von Brawa
- Bundesbahn-Dostos von Trix
- Packstationen von Rietze
- Wasserkran von Künzel
- Heizhaus von Märklin

Im Schatten des Geising

Steil windet sich die Müglitztalbahn

MÄRKLIN-Insolvenzverwalter:

Hoffnung auf Neustart!

WERKSTATT:

- Kokos-Werkstoffsammlung
- Herrensitz-Vollendung
- Waldbahn-Vereisung
- Schnell-Pflasterung

24 Extra-Seiten:
Märklin, Brawa und Co.





Im Schnee versunken

Winter stoppt Bundesbahn

Inhalt



51 **Neuheiten mit Spaßfaktor**

Die Modellbahnbranche kennt schwere Zeiten schon. Dennoch zeigt Nürnberg auch 2009 viel Neues zum Spiel-Jahresauftakt.

94 **Markelsheim zum Dritten**

Recht anspruchsvoll war die Themenvorgabe des dritten Modellbauseminars mit dem MEB-Autor Michael R. Gauß.



14 **Frost-Starre bei der Bundesbahn**

Vor 30 Jahren war der Winter eine Herausforderung für die DB. Die extreme Kälte lag für Wochen überm ganzen Land.





Titel: 218 Trix, Am LS-Models, Umbauwg. Fleischmann, Brücke Faller. Szene und Foto: Michael Robert Gauß.

104 **Mir könnet alles...,**

...auch Schmalspurbahn in H0e: Das 750-Millimeter-Erbe des Südens hält der MEC Leonberg wach.





46 **Auf die Schiene geschaut**

Ein kleines Diorama nach amerikanischem Vorbild zeigt in 0n30 Möglichkeiten des Modell-Gleisbaus.

BAHNWELT AKTUELL

DBAG

800 Dostos, neue ICE 3


Foto: Metzeler

Schwergewichte unter sich: Siemens-Boss Löscher (li.) kam zur Vertragsunterzeichnung eigens nach Berlin.

● Bombardier Transportation und die Deutsche Bahn AG haben einen Rahmenvertrag über 800 Doppelstockwagen mit einem finanziellen Gesamtvolumen von bis zu 1,5 Milliarden Euro unterzeichnet. Es handelt sich um den größten Fahrzeug-Rahmenvertrag, den die DB AG jemals mit einem einzelnen Lieferanten abgeschlossen hat. Die neue Generation von Doppelstockwagen soll der aktuellen Crash-Norm entsprechen und daher eine neue Gestaltung der Fahrzeugfront erhalten. Für Flügelzugkonzepte sollen die Wagen mit automatischer Kupplung ausgestattet werden können. Trotzdem soll die kommende Flotte mit der bisherigen Wagengeneration kompatibel sein. Die Auslieferung soll ab 2011 erfolgen.

Siemens-CEO Peter Löscher und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, unterzeichneten am 17. Dezember 2008 in Berlin einen Vertrag zur Lieferung von 15 ICE-Zügen vom Typ Velaro. Die Züge werden im Siemens-Werk Krefeld-Uerdingen für insgesamt 500 Millionen Euro gefertigt und zwischen 2011 und 2012 ausgeliefert. Mit einer Antriebsleistung von 8000 Kilowatt werden die achtteiligen ICE 3 für eine Geschwindigkeit von 320 km/h ausgelegt. Mit diesen ICE für den internationalen und ab 2010 liberalisierten Markt im Personenverkehr will die DB AG auf neuen Strecken im Ausland fahren. Neben den 15 Fahrzeugen hat sich die DB AG eine Option für zusätzliche Angebote offengehalten. Nach China, Spanien und Russland wird der Typ Velaro nun als ICE 3 auch in seinem Heimatland fahren. Der Auftrag hilft, rund 2000 heimische Arbeitsplätze zu sichern.

Im ersten Halbjahr 2009 will die DB AG Bietergespräche mit der Industrie führen: Es geht um 300 Triebzüge, die als „ICX“ in den Jahren 2014 bis 2024 die jetzigen Intercitys sowie (ab 2020) ICE 1 und ICE 2 ablösen sollen. Je nach Ausstattung sollen die Züge 230 bis 250 km/h schnell sein, heißt es in der DB AG-Publikation „bahntech“. Ein Modulkonzept sieht im Wesentlichen drei Zuglängen vor, einen kurzen Zug mit 500 bis 550 Sitzplätzen, eine mittlere Version mit 630 bis 700 und eine Langversion mit 730 bis 810 Sitzplätzen. Preislich erwartet die Bahn, dass „die Züge sowohl pro Einheit als auch (...) pro Sitzplatz erheblich günstiger sind“ als die heutigen ICE. In einer weiteren Hinsicht hat die DB AG dazugelernt: Vor Auslieferung der Serie soll der ausgewählte Lieferant zwei Vorserienzüge zu einer 15-monatigen Erprobung auch im fahrplanmäßigen Verkehr bereitstellen.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Gemeinsamer Sonderzug

● Für den Abreiseverkehr von den Nordseeinseln Föhr und Amrum fuhren die NEG (Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH) und NOB (Nord-Ostsee-Bahn) am 3. Januar 2009 erstmals einen gemeinsamen Sonderzug von Dagebüll Mole bis nach Hamburg-Altona. Man wollte dem großen Fahrgastaufkommen von den Nordseeinseln gerecht werden. Auf dem Abschnitt von Dagebüll nach Niebüll war der Zug eine Leistung der NEG und von Niebüll nach Hamburg eine der NOB. Bei dieser Kooperationsleistung, so die offizielle Bezeichnung der NOB, setzte man vier Bombardier-Wagen mit einem Siemens-Eurorunner ein. Von Dagebüll nach Hamburg fuhr der Zug zum Schleswig-Holstein-Tarif als „Schnellzug“ mit wenigen Zwischenhalten. Christiane Lage, die Pressesprecherin der NOB, sagte dazu: „Wir haben gern mit der NEG zusammen gearbeitet... (und) ... können uns eine vergleichbare Zusammenarbeit in Zukunft gut vorstellen.“ Nachdem im vergangenen Januar wiederholt Anschlüsse mit jeweils mehr als 150 Reisenden von der NEG auf die NOB in Niebüll sehr unglücklich verlorengegangen waren, Schiffsverbindungen lassen sich nicht immer pünktlich durchführen, war die Initiative einer Direktanbindung von Dagebüll nach Hamburg durch den NOB-Eisenbahnbetriebsleiter von der NEG sehr begrüßt worden. „Die Inseln Amrum und Föhr und ihr Tourismus leben von einer leistungsfähigen, guten Anbindung auf der (Bahn-) Landseite“, so der NEG-Geschäftsführer Ingo Dewald.


Foto: Brüggemann

Die NOB-DE 2000-01 in Dagebüll Mole mit ihrem Sonderzug nach Hamburg-Altona.

Foto: R. Emersleben



Um einen vorübergehenden Engpass bei der ODEG-Fahrzeugbereitstellung im Spree-Neiße-Netz zu überbrücken, kam der 2002 als erster in Eigenregie von Stadler in Berlin-Pankow gebaute Regioshuttle VT 304 zum Einsatz. Er verkehrte im Januar auf der brandenburgischen Stichstrecke zwischen Fürstenwalde (Spree) und Bad Saarow-Pieskow. Damit die Fahrgäste den sonst als Vorführtriebwagen genutzten RS 1 als ihre „ODEG" erkannten, war er mit entsprechenden Informationen innen und außen versehen.

Foto: Kittel



Der diesjährige Jahreswechsel ermöglichte ein besonderes Silvesterbild im bayerischen Mühldorf. Die beiden ozeanblau-beigen Dieselloks 217 002 und 014 erstrahlten unter bunter Feuerwerks-Illumination.

BAHNINDUSTRIE

LNVG beschafft neue Fahrzeuge

● Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) hat beim Fahrzeughersteller Alstom zehn Nahverkehrs-Triebzüge vom Typ Lint 41 im Wert von rund 28 Millionen Euro bestellt. Die Regionaltriebzüge werden den bestehenden Fahrzeugpool der LNVG ergänzen und bis Juni 2010 ausgeliefert. Bei Bombardier hat die LNVG auch neues Rollmaterial bestellt: 34 Doppelstockwagen für den Metronom. Der Auftrag hat ein Volumen von 46 Millionen Euro und ergänzt den bereits seit 2003 über die LNVG eingesetzten Bestand von 186 Bombardier-Doppelstock-Fahrzeugen. Dr. Wolf Gorka, Geschäftsführer der LNVG, sagte: „Die Doppelstockwagen haben sich sehr bewährt und werden von unseren Fahrgästen hervorragend angenommen. Wir planen, die neuen Fahrzeuge insbesondere auf den Strecken südlich von Hamburg einzusetzen. Damit reagieren wir auf eine steigende Nachfrage und verstärken vorhandene Zuggarnituren."

Festspiele in der Dürerstadt



Dr. Karlheinz Haucke

Pathetische Klänge wie in Bayreuth bleiben in der Dürer- und Messestadt Nürnberg wohl auch künftig auf die eine oder andere Arie beschränkt. Obwohl, hoch genug wäre ja die für die Modellbahnbranche reservierte Messehalle 4a. Gleichwohl aber erlaubt sie ob ihrer überschaubaren Endlichkeit nur gequetschte Töne, was bei den tauben Ohren der Messegesellschaft freilich ohne Belang ist.

Hellhörig sollte man allerdings in der Münchener Straße schon allein deshalb werden, weil immer mehr Modellbahn- und -bau-Aussteller der Spielwarenmesse fernbleiben. Und dies nicht etwa wegen der vielbeschworenen Weltwirtschaftskrise, sondern weil längst nicht jeder den Liebesentzug in Form diskussionswürdiger Standzuteilungen etcetera mit Nürnberger Würsteln zu kompensieren geneigt ist.

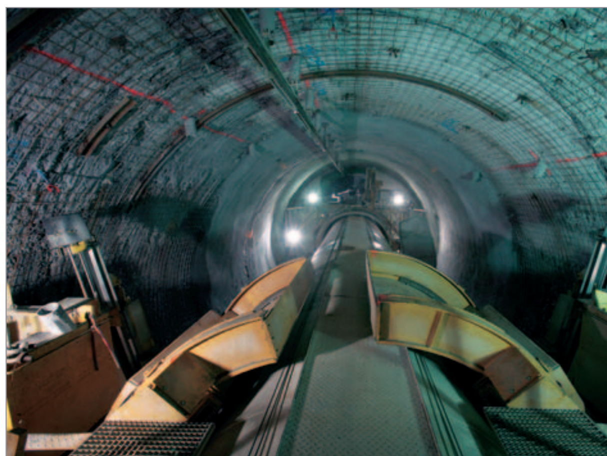
Hochmut kommt bekanntlich vor dem Fall: Die Leitmesse für unsere Branche droht zur Leidmesse zu werden. Da muss man sich auch nicht wundern, dass inzwischen mehr oder minder laut über Alternativen gesprochen wird, von der Paramesse bis hin zum Standortwechsel. Leipzig war bekanntlich einst die erste Adresse für die Modellbahnproduzenten, im Frühjahr wie im Herbst!

Und sonst? Unser potentieller Gabentisch wurde durchaus reichhaltig gedeckt. Überraschungen freilich werden rar, nicht zuletzt, weil vieles eben vorhersehbar war und ist. Und dass Jubilar Märklin sein 150-jähriges Bestehen nicht in aller Stille begeht, sollte ebenso wenig überraschen wie meine Zukunftsprognose: Modellbahn und -bau wird es geben, so lange, wie es Vorbilder und kreative Menschen gibt!

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

Neues von der NEAT





Insgesamt zeigte sich Renzo Simoni (re.), Vorsitzender der Geschäftsleitung ATG, zufrieden mit dem Baufortschritt.

Fotos: Armin Schmutz

● Zur NEAT (Neue Alpen Transversale) gehören bekanntlich zwei Eisenbahn-Basistunnel. Seit über einem Jahr ist, der Lötschberg-Basistunnel erfolgreich in Betrieb. Tausende von Zügen haben den 34,6 Kilometer langen Tunnel schon durchquert. Die Zuverlässigkeit der Tunnelinfrastruktur liegt bei 99,8 Prozent. Am 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel zwischen Erstfeld und Bodio wird weiterhin unter Hochdruck gearbeitet. Am 8. Januar 2009 informierten das Bundesamt für Verkehr sowie die AlpTranist Gotthard AG über den Stand der Dinge. Von den insgesamt 153,3 Kilometern Tunnel, Schächten und Stollen sind bereits 124 Kilometer oder 80,8 Prozent ausgebrochen. Im Abschnitt zwischen Bodio und Faido ist der Vortrieb abgeschlossen, Betonierarbeiten für die Erstellung der Bankette sind in Ausführung. Im Teilabschnitt Faido – Sedrun arbeiten sich die beiden Tunnelbohrmaschinen (TBM) in Richtung Sedrun vor. Im Teilabschnitt Sedrun wird am Ausbau der Multifunktionsstelle gearbeitet. Der Ausbruch Richtung Norden durch das problematische Tavetscher Zwischenmassiv ist beendet. Richtung Süden laufen die schwierigen Vortriebe mit Bohrjumbos im geologisch anspruchvollsten Bereich, 2500 Meter unter Tag und bei Temperaturen um die 50 Grad. Noch sind an die neun Kilometer Tunnel auszubrechen. Der Durchschlag wird im Jahr 2011 erwartet. Im Abschnitt Amsteg – Sedrun ist der Vortrieb abgeschlossen, Betonierarbeiten sind in Arbeit. Im Abschnitt Erstfeld – Amsteg kommen die Vortriebe mit TBM sehr gut voran. Beide Röhren sind zu etwas mehr als der Hälfte ausgebrochen und der Durchschlag nach Amsteg wird noch 2009 erwartet. Im vergangenen Jahr seien keine neuen Kostenüberschreitungen zu verzeichnen gewesen und die verbleibenden Risiken würden mit dem Baufortschritt immer besser abschätzbar. Nach heutigem Wissensstand rechnet man mit der Eröffnung des Tunnels im Jahr 2017, wobei es im besten Fall ein Jahr früher, im schlechtesten aber zwei bis drei Jahre später sein könnte. Für den Lötschberg-Basistunnel investierte die Schweiz bereits 5,3 Milliarden Franken und für den Gotthard-Basistunnel sind nun auf Preisbasis 1998 11,9 Milliarden Franken budgetiert zuzüglich Teuerung.

Zwischenhalt

■ **Die Diesellok Class 66** hat die Zulassung für Frankreich erhalten. Die französische DB AG-Tochter Euro Cargo Rail (ECR) hat 60 Maschinen dieses Typs bestellt.

■ **Die DB AG plant** den Ersatz von unterflur montierten Dieselmotoren bei mehreren Triebwagenbaureihen. Europaweit werden bis zu 800 Stück mit 485 bis 560 Kilowatt Nennleistung ausgeschrieben.

■ **Die SVG** (Schienenverkehrsgesellschaft mbH) muss ihren Standort in Stuttgart aufgeben. Künftig dient der Güterbahnhof Horb als Stützpunkt. Dort soll auch eine „Eisenbahn-Erlebniswelt“ mit historischen Fahrzeugen entstehen.

■ **Der Lötschberg-Basistunnel** ist seit Anfang Januar für 250 km/h (bisher 200 km/h) freigegeben.

■ **Roy LaHood,** republikanischer Kongressabgeordneter (63), ist Verkehrsminister im Kabinett des neuen US-Präsidenten Barack Obama.

■ **Das Bw Gotha** ist nach jahrelanger Ruhe zu neuem Leben erwacht: Der Verein Hirzbergbahn e. V. hat von der DB AG den Rundschuppen angemietet und wartet dort seine regelspurigen Fahrzeuge. Ein Ausbau zu einem Museum ist aber nicht beabsichtigt.

■ **In Großbritannien** soll eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen London und Schottland entstehen. Dazu wurde die Gesellschaft „High speed 2“ gegründet. Außerdem sollen zwei wichtige Eisenbahnlinien elektrifiziert werden.

■ **Das Bayern-Ticket** ist seit seiner Einführung im März 1997 inzwischen 15-millionenmal verkauft worden. Laut DB AG ist es das erfolgreichste Länderticket überhaupt.

■ **Sachsens Verkehrsminister** Thomas Jurk (SPD) schlug die Elektrifizierung von vier sächsischen Bahnstrecken vor. Dies könne schnell umgesetzt werden und sei ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Erforderlich seien rund 350 Millionen Euro. Damit will Jurk die Strecken Dresden – Görlitz, Borna – Geithain – Chemnitz, Cottbus – Görlitz und Plauen – Landesgrenze Tschechien elektrifizieren.

■ **Der Freistaat Sachsen** stellt 60 MIllionen Euro für den Ausbau der S-Bahn-Strecke Dresden – Meißen bereit. Der Abschnitt Dresden – Coswig soll durchgehend viergleisig werden, ein zentrumsnaher Haltepunkt in Meißen entstehen und die Signaltechnik erneuert werden.

■ **Sachsen-Anhalt:** Das Land will für den ÖPNV eine neue Dachmarke schaffen. Künftig soll der Nahverkehr aus den verschiedenen Verkehrsmitteln und -unternehmen gemeinsam vermarktet werden. Die Nahverkehrs-Servicegesellschaft NASA will damit eine Agentur beauftragen.

■ **Die OHE** (Osthannoversche Eisenbahn AG) will den Güterverkehr auf ihrem Streckennetz verzehnfachen. Dazu wirbt Vorstand Michael Stahlhut bei der Politik in Hannover, Berlin und Brüssel um Zuschüsse für den Streckenausbau, für den er rund 200 Millionen Euro veranschlagt.



Foto: Henschel

Seit Januar 2009 sind zwei Umläufe der S9 (Wuppertal – Essen – Haltern) auf die neue Baureihe 422 umgestellt. Bis Mitte Februar soll dann der gesamte Umlauf umgestellt sein. Damit endet der 420-Einsatz in NRW. Am 11. Januar 2009 war noch einer der 420-Züge bei Essen-Steele zu sehen.

EUROTUNNEL

Rekord-Fahrgastzahlen



Foto: G. Habermann

Eurostar-Züge in Paris am 6. April 2008: Die kurzen Fahrzeiten sowie die günstigen Weiterreisemöglichkeiten in London St. Pancras ziehen Passagiere an, die bisher eher das Flugzeug vorzogen.

● Der Eurostar vermeldet nach einem Jahr Betrieb auf der britischen Neubaustrecke „High Speed 1" (Dover – London St. Pancras) Rekordzahlen an Fahrgästen und verkauften Tickets. Insgesamt nutzten 9,1 Millionen Fahrgäste die Eurostar-Züge zwischen London, Paris und Brüssel, im Jahr zuvor waren es 8,26 Millionen. In der Perspektive will Eurostar auch Ziele in den Niederlanden und Deutschland anfahren. Unterdessen erwägt die Deutsche Bahn AG einen Einstieg bei Eurostar, dessen britische Anteile verkauft werden sollen. Die DB AG verspricht sich einen Einstieg in den britischen Fernverkehrsmarkt. Allerdings hieß es von Seiten der französischen Staatsbahn SNCF, die 62 Prozent der Anteile an Eurostar hält, dass man die DB AG nicht gern als Miteigentümer sehe.



Foto: Dollinger

Pünktlich zum diesjährigen 150-jährigen Bestehen gönnte sich Märklin eine neue Werbelok. Die Wahl der Göppinger fiel mal wieder auf eine Lok der Reihe 120. 120 159 durcheilt dampflokschwarz mit einem aufgeklebten Dampflok-Fahrwerk auf der Seite das Land.

FINANZEN

Heiße LuFV(t) oder doch mehr?

● Am 14. Januar haben Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD), DB AG-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn und Infrastrukturvorstand Stefan Garber in Berlin die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) unterzeichnet. Sie sichert der DB AG in den kommenden fünf Jahren 2,5 Milliarden Euro jährlich. Dafür muss die DB AG konkrete Qualitätsstandards für das Netz und die Bahnhöfe einhalten, andernfalls drohen finanzielle Sanktionen. Zu den 2,5 Milliarden Euro des Bundes stellt die DB AG jährlich 500 Millionen Euro für das Bestandsnetz und weitere 1,25 Milliarden Euro für Pflege und Wartung zur Verfügung. Neben den finanziellen Festlegungen ermöglicht die LuFV auch vereinfachte Verfahren, zum Beispiel beim Austausch von Weichen. Künftig soll störungsfreier und zuverlässiger Verkehr maßgebliches Kriterium sein. Die Verkehrs- und Umweltverbände der „Allianz pro Schiene" werten die LuFV als „gute Grundlage für einen überfälligen Systemwechsel", melden gleichwohl Kritik im Detail an. So sei der in der LuFV gestattete Korridor von zwei Prozent, innerhalb dessen sich die Netzlänge ohne finanzielle Konsequenzen verändern kann, zu weit gefasst. Allianz-Sprecher Dirk Flege nennt dies „Fehlanreize für Streckenstilllegungen."



Foto: Oehler

Pünktlich zum Jahreswechsel sind auch neue Lokomotiven der Baureihe 241 in Sachsen eingetroffen. Die in Oberhausen freigewordenen Maschinen mit den 800er-Ordnungsnummern werden dort im Güterzugdienst nach Belgien nicht mehr benötigt, da ihre Stammstrecke inzwischen elektrifiziert wurde. So konnte am 30. Dezember 2008 241 802 mit ihrer Schwestermaschine 241 353 mit einem Kesselwagenzug nach Nossen bei der Einfahrt in Miltitz-Roitzschen im Bild festgehalten werden.

BAHNWELT AKTUELL

Seit Fahrplanwechsel 2008/9 verkehrt der Berlin-Warschau-Express (BWE) mit E-Loks, anstatt mit Railion-232/234, zwischen Berlin und dem polnischen Rzepin beziehungsweise in der Gegenrichtung. Die DBAG mietete von Angel Trains (ATC) 186 130, 135 und 240 an, da diese Baureihe über eine polnische Zulassung verfügt. Am 30. Dezember 2008 traf man ATC-186 135 mit EC 45 nach Warschau auf der Berliner Stadtbahn an der Janowitzbrücke.



Foto: Mike Heger



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Haslebner

Dieses Foto ist nicht vor 70 Jahren entstanden, sondern im Dezember 2008. Es zeigt die Dampflok 423.0145 vom Eisenbahnmuseum Jaromer mit einem GmP (Güterzug mit Personenbeförderung). Tschechische Eisenbahnfreunde organisierten diese winterliche Sonderfahrt auf einer landschaftlich schönen Nebenbahnstrecke von Jaromer über Stara Paka, Trutnov, Starkoc und wieder zurück nach Jaromer. Einige Bahnhöfe an der Strecke wie etwa Martinice v Krkonsich (Bild, früher: Starkenbach-Martinitz) sind immer noch mit altösterreichischen Formsignalen aus der Zeit der Streckeneröffnung, als der Landstrich noch zu Österreich gehörte, ausgerüstet. Wie heißt dieser tschechische Landesteil, in dem der Zug aufgenommen wurde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. März 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januarheft lautete: „Jöhstadt, Schlössel, 2005". Gewonnen haben: Markus Homann, 38100 Braunschweig; Günter Brösing, 09212 Limbach-Oberfohna; Stefan Grünes, 09120 Chemnitz; Hans Hoffmann, 06114 Halle/Saale; Matthias Köppel, 07778 Dorndorf; Uwe Jäger, 04442 Zwenkau; Robert Seidenrath, 54317 Gusterath; Jürgen Ritterbusch, 50354 Hürth; Johanna Schwenk, 71665 Vaihingen/Enz; Karl-Heinz Kopyciak, 01705 Freital; Gerd Lotze, 01219 Dresden; Ilka Möller, 24939 Flensburg; Helmut Arnold, 67574 Osthofen; Gerhard Biank, 76744 Wörth; Sven Kolberg, 19063 Schwerin; Erwin Forschbach, 50321 Brühl; Uwe Schubert, 01796 Pirna; Wolfgang Beinhoff, 06406 Bernburg; Heinz Klingberg, 15831 Mahlow; Tino Selle, 01099 Dresden.

DBAG

Fahrzeugtausch

Der Fahrplanwechsel im Dezember bescherte wieder allerlei ungewöhnliche Überführungsfahrten. So verkehrte am 14. Dezember 2008 ein aus fünf VT 628 bestehender Leertriebwagenzug von Augsburg nach Bayreuth. Die Triebwagen werden bei Regio Allgäu nicht mehr benötigt, da die Strecke von Augsburg nach Weilheim/Schongau künftig von der Bayerischen Regiobahn (BRB) betrieben wird. Ebenfalls seit Planwechsel ist der elektrische Betrieb auf der Strecke Hamburg – Lübeck aufgenommen worden. Somit werden dort die meisten der Lübecker 218 nicht mehr benötigt. In mehreren Lokzügen wurden sie an verschiedene Einsatzstellen im ganzen Bundesgebiet abgegeben. Am 21. Dezember 2008 verkehrte ein Zug, bestehend aus neun Lokomotiven der BR 218 und neun Bn-Wagen, von Lübeck über Büchen, Lüneburg, Göttingen, die alte Nord-Süd-Strecke nach Würzburg, wo der Zug getrennt wurde. Die ersten acht Lokomotiven fuhren weiter in ihre neue Heimat Kempten, die letzte 218, die für Mühldorf bestimmt war, zog die Wagen über Nürnberg nach Regensburg. Mehrere Loks der Reihe 218 kehrten nach vielen Jahren zu ihrem ersten Heimat-Bw zurück.



Foto: Marquardt

Der fast 400 Meter lange Zug überquert gerade die Leinebrücke bei Nordstemmen. An der Spitze fuhr 218 435, ihr folgten 218 486, 399, 458, 333, 464, 256, 485 und 324.

TOP und FLOP

TOP: Geld für 95 027

Das Land Sachsen-Anhalt fördert mit 350 000 Euro die Restaurierung und Wiederinbetriebnahme der Dampflok 95 027. Der Gigant wurde Mitte Dezember ins Dampflokwerk Meiningen überführt. Laut Verkehrsminister Daehre sei geplant, die Maschine ab 2009 für Sonderfahrten auf der Rübelandbahn einzusetzen. Die Rübelandbahn sei, so Daehre, „in der Harzregion kulturelles Erbe und Wirtschaftsfaktor zugleich." 95 027 soll die touristische Nutzung der Rübelandbahn ankurbeln.



Foto: Rainer Albrecht

FLOP: „Stasi in die Produktion!"

Nach einem Bericht des „Stern" hat die Deutsche Bahn AG mehr als 1000 Mitarbeiter ausspähen lassen, darunter einen Großteil des oberen Managements. Die DB AG räumte ein, die Firma „Network Deutschland GmbH" beauftragt zu haben. Sie sollte herausfinden, ob Top-Manager der Bahn oder deren Ehepartner in unzulässiger Weise Vorteil genommen hätten. Ende Januar kam ans Licht, dass sogar 173 000 Mitarbeiter ohne Verdachtsmomente überprüft worden seien. Bei aller Anti-Korruption: Hier ist die DB AG-Spitze wohl übers Ziel hinausgeschossen.

MUSEUMSVERKEHR

U-Boot kehrt zurück

Foto: Schenk



Ein U-Boot in Schlettau, nur mehr eine seltene Ausnahme.

Am 21. Dezember 2008 fand wieder die alljährliche Annaberger Bergparade statt. Aus diesem Grunde verkehrte an diesem Tag ein Sonderzug von Berlin nach Annaberg-Buchholz im Erzgebirge. Er wurde von 119 158 und 52 8079 (ab Chemnitz) bespannt. Da die Abstellanlagen in Annaberg jedoch nicht ausreichten, wurde der Zug anschließend als Leerzug nach Schlettau gefahren und dort abgestellt. Somit erreichte mit 119 158 erstmals seit der Einstellung des planmäßigen Verkehrs 1997 wieder ein U-Boot den Bahnhof Schlettau beziehungsweise die Bahnstrecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg. Damals gehörten diese Loks zum alltäglichen Bild auf dier Strecke.

Am 8. Januar 2009 war V100.01 mit dem Klimaschneepflug SPF 01 auf Einweisungs- und Probefahrt zwischen Freiberg und Holzhau unterwegs. Bei schönstem Winterwetter wird die interessante Fuhre bald den Bahnhof Mulda erreichen.



Foto: Seraphin

Bahnwelt Aktuell



Foto: Mike Heger

Am 18. Januar 2009 wurde SNCF-FRET-437 022 von Frankreich zur ITL (SNCF ist Mehrheitseigner) nach Dresden überführt. Das Triebfahrzeug soll dort zur Personaleinweisung und für Probefahrten von ITL-Zügen genutzt werden. Bei entsprechender Eignung ist die Stationierung von sechs bis sieben Lokomotven dieses Typs bei ITL in Dresden sowie der Einsatz im Deutschlandverkehr vorgesehen. 437 022 passiert als Tfzf 90750 von Trier nach Dresden Frankfurt (M) Süd.

Der Schwellenleger

Aus Fehlern nichts gelernt

Vor rund 30 Jahren fuhr in Hamburg die letzte Straßenbahn. Anschließend verschwand sie nahezu spurlos aus dem Stadtbild, weil die Verantwortlichen, dem damaligen Mainstream folgend, meinten, Trams seien antiquiert und den Autos ohnehin nur im Weg. Und jetzt wollen sie wieder eine Straßenbahn haben in der Freien- und Hansestadt. Angesichts der von den Innenstädten kaum mehr zu bewältigenden Autoflut und unter Umweltgesichtspunkten ist dies eine gute Idee und Hamburg nicht die einzige Stadt, die diese Absicht hegt. Bei unseren linksrheinischen Nachbarn sind Straßenbahnen gar der letzte Schrei. Der Wiederaufbau aus dem Nichts ist mit enormen Kosten und erheblichem Aufwand verbunden. Hätten die Hamburger vor 30 Jahren etwas vorausschauender gehandelt, wären vielleicht Kosten, zumindest für Grundstücke und Betriebsgebäude, zu vermeiden gewesen. An der DB AG gehen solche Entwicklungen vorbei. Dort wird weiter fröhlich verkauft, stillgelegt und abgebaut. So schnell kann man oft nicht schauen, wie Weichen, Kreuzungsstellen und Abstellgleise rausgerissen und am besten gleich mit Beton und Teer versiegelt werden, dem Bahnverkehr auf immer und ewig verloren. Hoffentlich müssen wir nicht in wenigen Jahren feststellen, dass wir die abgebrochenen oder verkauften Bahnanlagen gut für einen etwa wegen steigender Energiepreise wachsenden Schienenverkehr hätten brauchen können. Dann wird's wieder teuer – für den Steuerzahler.

NAHVERKEHR

Neue Direktverbindung



Foto: Volk

ÖBB-2016 074 mit RE963 am 20. Dezember 2008 in München.

Seit Fahrplanwechsel 2008/2009 gibt es durchgehende Reisezüge über den Grenzübergang Simbach-Braunau. In Tagesrandlage verkehrt ein D- beziehunsweise RE-Zug mit dem Laufweg Garsten – Steyr –Linz – Braunau – Simbach – Mühldorf – München mit komfortablem Wagenmaterial, der durchgehend mit der ÖBB-Baureihe 2016 (Hercules) bespannt ist. Gleichzeitig wurde ein Zugpaar Mühldorf – Simbach – Linz mit DB-Triebwagen der Reihe 628 eingerichtet. Die Strecke stellt die kürzeste Verbindung zwischen München und Linz (-Wien) dar, spielt jedoch für den Fernverkehr (bisher) keine Rolle, da die Route über Salzburg zwar länger, aber aufgrund des Ausbaus (zweigleisig und elektrifiziert) deutlich schneller ist.

FERNVERKEHR

Schwarze DB AG-Loks

MRCE vermietete zum Fahrplanwechsel 2008/9 Triebfahrzeuge vom Typ ES64U2 (intern als BR 117 bezeichnet) an die DBAG. Derzeit sind vier Stück im IC-Fernverkehr eingesetzt. Mit ihrer Hilfe sowie eines weiteren von DB-Schenker entliehenen Triebfahrzeuges der BR 182 soll der durch die ICE-T-Ersatzzüge hervorgerufene Mangel an schnellfahrenden Triebfahrzeugen kompensiert werden. Der Einsatz der Miet-Loks erfolgt in gesonderten Umläufen, über die Einsatzdauer liegen zur Zeit noch widersprüchliche Aussagen vor.



Foto: Mike Heger

Am 23. Dezember 2008 wurde MRCE-ES64U2 026 mit IC 1911 Dortmund – Stuttgart bei Mainz angetroffen.

— BAHNPARK AUGSBURG —

Neuer Lint-Standort

● Die Veolia-Tochter Bayerische Regiobahn GmbH (BRB) will ihre 26 Dieseltriebwagen des Typs Lint in Augsburg instandhalten. Bis zur Fertigstellung eines neuen Werkes wird die BRB übergangsweise ihre Fahrzeuge in den Hallen des Bahnparks Augsburg warten. Gemeinsam mit dem Bahnpark und dem Grundstückseigentümer DB Netz AG wurden Teile des Daches erneuert, Gleisanlagen, elektrische Einrichtungen, Heizung und Untersuchungsgruben saniert sowie ein provisorisches Wartungszelt errichtet. Dieses wird später wieder demontiert, so dass der Charakter des Museums-Areals wieder hergestellt wird.

BAHNINDUSTRIE

Maxima erhält endlich Zulassung



Foto: Voith

Die Entwicklung der ersten Voith-Lok, die mit 3600 kW (etwa 5000 PS) die leistungsstärkste Diesellok im europäischen Normalspurnetz ist, ist erfolgreich abgeschlossen.

● Die Voith-Diesellok Maxima-40 C'C' erhielt am 23. Dezember 2008 vom Eisenbahnbundesamt (EBA) ihre Zulassung. Unmittelbar danach bewährte sich die erste Maxima schon im regulären Betriebsdienst auf dem deutschen Schienennetz. Die Voith-Lok wird seit dem 6. Januar 2009 zur Kohle-Versorgung des Kombikraftwerkes Kiel-Wellingdorf eingesetzt. Auf der anspruchsvollen Transportstrecke von Brunsbüttel nach Kiel spielt die Maxima ihre volle Leistungsfähigkeit aus: Bis dato mussten die Kohletransporte aufgeteilt werden. Die Maxima bewältigt das enorme Zuggewicht von 25 Güterwaggons mit 2250 Tonnen ohne Probleme, so dass ein Zug den kompletten Transport übernehmen kann. In den nächsten Monaten werden die ersten Maximas aus dem Voith-Lokomotivwerk in Kiel an Kunden ausgeliefert.

Zeitreise

Elektrisch durchs Altmühltal



Zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1962 wurde der elektrische Zugbetrieb aufgenommen.

■ Seit 1934 stand die Elektrifizierung der Altmühlbahn ganz oben auf der Planungsliste der Deutschen Reichsbahn, der Zweite Weltkrieg verhinderte damals jedoch die Umsetzung. Unter der Regie der Bundesbahn wurden andere Strecken wichtiger eingestuft, so dass erst ab 1960 mit den Bauarbeiten begonnen wurde. Zeitweise über 300 Arbeiter waren damals beschäftigt und hatten mit dem Gestein der Fränkischen Alb oftmals ihre liebe Mühe. Zu den notwendigen Arbeiten zählte damals auch eine Absenkung der Gleise im 633 Meter langen Esslingerbergtunnel, um das Lichtraumprofil für die Oberleitung zu vergrößern. Der schnellere Betrieb mit E-Loks verkürzte die Fahrzeiten von Fernverkehrszügen um gute zehn Minuten und auch das zeitaufwendige Umspannen in Treuchtlingen und Ingolstadt hatte ein Ende gefunden. Im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogrammes der Bundesregierung kamen in den letzten Jahren wieder Bauarbeiter in den Tunnel. Erneut wurde die Fahrbahn abgesenkt, die Gleise auf einer Festen Fahrbahn verlegt und die Tunnelwand saniert. Eine notwendig gewordene Brandschutzanlage mit Löschwassereinspeisung wurde installiert und am östlichen Portal ein Rettungsplatz eingerichtet, wo nun auch diverses Rettungsgerät vorgehalten wird. Auf Fernverkehrszüge wartet man mittlerweile aber meist vergeblich: Die Neubau-Schnellfahrstrecke von Ingolstadt nach Nürnberg brachte eine viel deutlichere Verkürzung der Reisezeit mit sich. ICE verkehren inzwischen nur noch bei Sperrung der Neubaustrecke durch das malerische Altmühltal.



145 CL-012 der Häfen- und Güterverkehr Köln muss am 25. Januar 2009 wegen Bauarbeiten das linke Gleis benutzen.

Fotos: Dollinger/Slg. Dollinger

REGIONALVERKEHR

Ausschreibungen

● **Der Zweckverband ÖPNV Vogtland** will den Schienennahverkehr im Vogtlandkreis und im Landkreis Zwickau sowie an den angrenzenden Strecken nach Bayern, Thüringen und Tschechien ausschreiben. Der neue Vertrag soll ab Dezember 2012 für mindestens zehn Jahre laufen, angestrebt werden 15.

● **Der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd** kündigte weitere Ausschreibungen an. Ab Dezember 2014 soll es an der nördlichen Weinstraße, in Rheinhessen und im Nahetal neue Züge und einen besseren Fahrplan geben. Die S-Bahn Rhein-Neckar soll erweitert werden, und es sind weitere Regionalexpress-Linien entlang des Rheins und durch die Pfalz geplant.

● **Der für den Großraum Braunschweig** zuständige Zweckverband hat Verkehrsleistungen der „RegioStadtBahn" ausgeschrieben. Es handelt sich um mehrere von Braunschweig ausgehende Linien und den Straßenbahnverkehr in Braunschweig sowie zwischen Salzgitter-Watenstedt und Salzgitter-Fredenberg. Für die Verbindung von Eisenbahn- und Straßenbahnverkehrsleistungen sollen Dieselhybridfahrzeuge zum Einsatz gelangen.

● Für das Netz „Westliches Münsterland" beginnen die Ausschreibungsverfahren. Den Anfang machen die Regionalbahnstrecken Dortmund – Lünen - Coesfeld – Gronau – Enschede, Münster – Coesfeld und Münster – Gronau – Enschede.



Foto: Liebert

Eine neue Locon-Zugleistung erfolgt auf der Nord-Süd-Achse. Die Bespannung hat die österreichische Firma „CargoServ" übernommen und setzt meist ihren Taurus ES64U2-005 ein. Der Zug startet in Brake und fährt nach Amstetten. Am 12. Januar 2009 passiert der Zug Northeim.

NORDBAYERN

218 387 geht fremd

● Die gegenseitige Fahrzeughilfe bei Engpässen der einzelnen Gesellschaften im DB-Regio-Konzern führt mitunter zu Einsätzen besonderer Loks außerhalb ihres angestammten Einsatzgebietes. So half die 218 387 der Kurhessenbahn am 15. Januar 2009 bei der Aschaffenburger Westfrankenbahn aus, um die ausgefallene eigene, die Ex-Lübecker 218 105, zu vertreten, die mit einem Kühlwasserproblem derzeit im Werk Darmstadt zur Reparatur weilt. 218 387 beförderte in den frühen Morgenstunden einen Sandzug ab Aschaffenburg nach Wertheim Hafen durch das winterliche Maintal. Diese Sandzüge waren zu DB-Zeiten noch regelmäßige Gäste im Maintal und wurden entweder mit 212 oder 215 bespannt. Seit 1994 sind derlei Einsätze immer seltener geworden und mittlerweile verkehrt ein solcher Zug nur noch alle ein bis zwei Monate.


Foto: Mann

218 387 wartet nach getaner Arbeit am Abend des 15. Januar auf ihre Überführungsfahrt nach Darmstadt, wo sie von einem Lokführer der Kurhessenbahn übernommen werden wird.

Katastrophenalarm: In Norddeutschland brach nicht nur der Bahnverkehr völlig zusammen und auch der Rest der Republik zollte den eisigen Temperaturen Tribut. →

Vor 30 Jahren: Schneechaos trifft die Bundesbahn hart

Winterfronten

Foto: Ludwig Rotthowe



Foto: THW

Katastrophenalarm in Norddeutschland: Selbst das Technische Hilfswerk (THW) kam im Schneesturm nur schrittweise voran.

Münsterland-Idylle am 6. Januar 1979: Die Bauernschaft Raestrup passiert 211005 mit E 2675 Münster – Kassel.


Foto: Helmut Säuberlich

Köln Hbf, Ausfahrt Hohenzollernbrücke: In der Domstadt war der Schnee selten von langer Dauer, so auch 1979 nicht.


Die zweite Welle: Am 15. Februar 1979 sind Bundesbahner dabei, in Hannover Hbf die Weichen freizuräumen.

Auf dem falschen Fuß erwischt: Das galt in jenen denkwürdigen Wochen nach einem ausgesprochen frühlingshaften Weihnachtsfest 1978 nicht nur für die Deutsche Reichsbahn und die DDR, sondern nicht minder für die Deutsche Bundesbahn und die Bundesrepublik.

Temperatursturz, Blitzeis, Schneesturm: Nicht in den Bergen, sondern zuerst auf der norddeutschen Tiefebene tobte sich ab Donnerstag, 28. Dezember 1978, ein höchst ungewöhnliches Wetterphänomen aus, bei dessen Erwähnung nur Meteorologen noch heute glänzende Augen bekommen.

„Das Thermometer zeigte fast 16 Grad, ich saß in meinem Garten, genoss die spärlichen Sonnenstrahlen und ahnte nicht, was auf mich zukam“, erinnert sich Werner Stach an jenen Mittwoch nach Weihnachten, anno 1978. Der passionierte Modellbahner und bekennende Westfale freute

Zeitweilig über 30000 Helfer im Dauereinsatz



Fotos (2): Georg Spring, picture alliance/dpa

Weder Schiene noch Straße und kein Ende abzusehen: Ein Räumfahrzeug bahnt sich im Januar 1979 im Kreis Rendsburg-Eckernförde einen Weg.

sich schon auf Silvester, denn das Neue Jahr wollte er mit Freunden auf der Eiderstedter Halbinsel begrüßen.

Was auf ihn, die Bahn und vor allem den Norden, wo zeitweilig über 30000 Helfer und Helferinnen im Dauereinsatz standen, zwei Tage später aber auch auf große Teile des übrigen Deutschlands zukommen sollte, war eine höchst ungewöhnliche Wetterlage, deren Folgen Mensch und Technik unvorbereitet und um so heftiger trafen. Eine von Osten kommende Kaltfront mit sibirischen Temperaturen schob sich über eine Warmfront mit ebenso milder wie feuchter Atlantikluft.

Es ist Donnerstag, der 28. Dezember 1978. Ein kalter Wind aus Ostnordost lässt die Lust auf den Umtausch von Weihnachtsgeschenken in der Nordhälfte Schleswig-Holsteins schon an diesem Vormittag vergehen. Das Deutsche Hydrographische Institut (DHI) gibt eine Sturmflutwarnung für die gesamte Ostseeküste heraus. Es regnet. Der Wind frischt immer mehr auf, erreicht in Böen bereits Sturmstärke.

Am Nachmittag geht der Regen in Schnee über, die Tem-

Foto: Wolfgang Weihs, picture alliance/dpa



Nach erneuten starken Schneefällen macht am 18. Februar 1979 eine Schneefräse die Strecke Neumünster – Segeberg wieder befahrbar.

peratur fällt rapide. Im südlichen Schleswig-Holstein ist von diesem Wettersturz noch nichts zu merken, und schon gar nicht in Nordrhein-Westfalen, wo Werner Stach gerade seinen Koffer packt und die Fahrkarten griffbereit in der Brieftasche verstaut.

Bis zum Abend verschiebt sich die Luftmassengrenze bis ins südliche Schleswig-Holstein. Pünktlich zur Tagesschau geht der Regen von einer Minute auf die andere in massiven Schneefall über.

Derweil laufen bei der Bundesbahndirektion (BD) Hamburg längst die Telefone heiß. Die Unheil verheißenden Meldungen aus dem dänischen Jütland und aus der Region um Schleswig und Flensburg haben die aufgrund der Feiertage reduzierte Belegschaft aufgeschreckt und nicht untätig gelassen. Zentral und dezentral werden die Bundesbahnbediensteten in Alarmbereitschaft versetzt, Urlaube gestrichen und Urlauber zurückgeholt.

Seit der Sturmflutkatastrophe 1962 gibt es spezielle Notfallpläne. Doch was jetzt über die norddeutsche Tiefebene hereinbricht, darauf ist auch die Bundesbahn nicht vorberei- ➔



14. Februar 1979: 211091 wartet mit dem Eilzug E2672 Bebra – Münster vor dem eingefrorenen Telgter Einfahrsignal.

Foto: Ludwig Rotthowe



4. Januar 1979 im Bahnhof Eckernförde: Bei der Bergung aus den Schneemassen wurde dieser VT 12.5 auseinandergerissen.

tet. Um der Schneemassen Herr zu werden, die sich ob des Sturms schnell zu meterhohen Verwehungen auftürmen, fehlt es schlicht an der Ausrüstung.

Um 11.28 Uhr am Freitag, 29. Dezember, wird für den Landkreis Schleswig-Flensburg Katastrophenalarm ausgelöst. Es folgen bis zum Samstagmorgen, 30. Dezember, Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde, Ostholstein, Plön, Dithmarschen und die Stadt Flensburg.

Zu diesem Zeitpunkt ist der Straßenverkehr bereits völlig, die Stromversorgung teilweise zusammengebrochen und der Bahnverkehr abschnittsweise lahmgelegt. Die Post schaltet die Telefone ab. Auch im südlichen Schleswig-Holstein geht fast nichts mehr. Die Landräte verhängen Fahrverbote.

Der Schienenfernverkehr nach Skandinavien ist unterbrochen. Nur noch Sturmvögel können die Vogelfluglinie über Puttgarden nutzen, denn die Insel Fehmarn ist buchstäblich im Schnee versunken. Die Bahnstrecke von Kiel nach Flensburg

Gestrandete Bahnreisende: Silvesterfeier in der Notunterkunft



Foto: J. Bügel

19. Januar 1979: Unter frostiger Wintersonne präsentiert sich 103132 mit dem IC127 in der nur mäßig verschneiten Ausfahrt Wuppertal-Vohwinkel.

ist durch mehrere steckengebliebene Züge blockiert. Bei Rieseby hat sich eine VT12.5-Garnitur mit Vorspann-Diesellok in einer mächtigen Schneewehe festgefahren. Der erste Bergungsversuch schlägt fehl. Immerhin kann der Bergungszug aber die Reisenden evakuieren. Ein späterer Versuch endet damit, dass der 612 auseinandergerissen und im Bahnhof Eckernförde hinterstellt wird.

Auch der Bergungszug kommt nicht mehr bis nach Flensburg zurück. In Winderatt entgleist die führende 218. Mit den verbliebenen zwei Dieselloks geht´s zurück nach Süden. In Sörup ist Endstation.

Und Werner Stach? Der Westfale feierte den Jahreswechsel in Husum. Dort saß er mitsamt seinem Zug fest. „Umstieg in die Kreisberufsschule als Notunterkunft statt nach St. Peter-Ording“, kann Stach heute frotzeln. Vor 30 Jahren fand er das gar nicht so lustig, zumal sich erst ab 8. Januar 1979 in der Stadt wieder etwas bewegte, was nicht auf Ketten angewiesen war.

Behinderungen, Verspätungen, Zugausfälle: Ab der Silvesternacht hat der eisige Winter

Foto: Georg Spring, picture alliance/dpa



Foto: Lothar Heidtmann, picture alliance/dpa

Letzte Rettung: Mit Bergepanzern versucht die Bundeswehr, hier am 16. Februar 1979, wenigstens die Fernverkehrswege freizuräumen.

mit Temperaturen von minus 20 Grad und noch darunter die ganze Republik im Griff. Bis weit nach Nordrhein-Westfalen hinein stauen sich die Züge.

Während das wintererfahrene Hochsauerland mit den Schneepflügen aus Olsberg respektive Bestwig die obere Ruhrtalbahn freihalten kann, gibt es selbst weiter im Süden erhebliche Probleme. Besonders betroffen ist der Wonnegau rund um Worms, wo auch das Technische Hilfswerk (THW) ausrücken muss.

Im Norden beginnt die Zeit der Bundeswehr-Bergepanzer und der geliehenen Schneefräsen aus dem Süden. Kaum sind die Schäden und Toten gezählt, schlägt die zweite Winterwelle zu. Und wieder geht ab 12. Februar 1979 fast nichts mehr!

Verkehrte Welt: Meine Freundin und ich warteten damals im Skiurlaub in den österreichischen Ostalpen unweit von Pernitz vergeblich auf Schnee. Es war zwar auch lausig kalt, doch geschneit hatte es letztmals Mitte November. Wir verlegten dann kurzfristig unsere Skiaktivitäten am 2. Januar in die Elfringhauser Schweiz.

Wo die zu finden ist? Na, in Hattingen an der Ruhr!

Karlheinz Haucke



Beeindruckende Rauchfahnen auf der Schwarzwaldbahn boten die vier teilnehmenden Dampflokomotiven den zahlreichen Fans.

Wenn EFZ-Dreikönigsdampf ansteht, pilgern Fans von Rauch und Ruß scharenweise zum Ort des Geschehens.

Die heiligen vier Königinnen

Alle Jahre wieder: Dreikönigsdampf der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ), stets ein erstes Dampflok-highlight des Jahres. Dieses Jahr war es erneut ein besonderes Erlebnis, da erstmals seit 2006 wieder vier Dampfköniginnen, 58 311, 50 2740, 01 202 und 41 018 an einem wunderschönen, kalten Wintertag an der Veranstaltung teilnahmen und die Schwarzwaldbahn okkupierten. Möglich wurde dieses Erlebnis durch die Zusammenarbeit der EFZ mit den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF), den beiden Schweizer Vereinen Eurovapor und „Pacific 01 202" und dem Bahnpark Augsburg.

Der EFZ-Zug wurde gezogen von 58 311 (bad. G12 aus dem Jahr 1921) und fuhr zunächst von Rottweil kommend über Singen, Donaueschingen, Villingen nach Offenburg. Aus Karlsruhe kam ein Sonderzug der UEF-Ettlingen nach Offenburg, an dessen Spitze sich 50 2740 zeigte. In Offenburg gesellte sich noch der Nostal-



41 018 und 01 202 verlassen St. Georgen. Der beeindruckende Nostalgie-Rhein-Express von Eurovapor war gut gebucht.

gie-Rhein-Express von Eurovapor dazu, gezogen von 01202 und 41018. Ursprünglich war 23 058 von Eurovapor vorgesehen, für sie musste allerdings die 41 des Bahnparks Augsburg einspringen. Der Schweizer Zug mit neun Wagen startete in Basel Bad. Bf auf seine große Runde über Freiburg nach Offenburg, Hausach, Villingen, Schaffhausen zurück nach Basel und Haltingen.

Von Offenburg fuhr zunächst der Eurovapor-Zug bis Hausach und begegnete wie geplant bei Gengenbach der G 12. Die traf sich kurze Zeit später mit der 50 2740 in Offenburg. Beide Züge wurden dort vereinigt und machten sich ebenfalls auf den Weg nach Hausach. Dort kamen alle vier Loks zusammen und füllten unter den Augen vieler Eisenbahnfreunde ihre Vorräte auf, bevor sie zum Höhepunkt des Tages aufbrachen, der Parallelfahrt bis Triberg. Der Eurovapor-Zug wurde auf stattliche 14 Wagen aufgestockt und durfte deshalb die Schiebehilfe von 58 311 beanspruchen, die rückwärts über den Berg musste. Die 50 musste sich mit ihrem Sechs-Wagen-Zug alleine auf den Weg machen.

Während der Parallelfahrt gab es praktisch kein Fenster, das nicht geöffnet gewesen wäre, und wo nicht Dampflokbegeisterte, ausgestattet mit Foto- und Videokameras, versuchten, das Geschehen festzuhalten.

Aber nicht nur die 20 Wagen waren an diesem kalten Wintertag, der so beeindruckende Rauch- und Dampfwolken entstehen ließ, gut besucht. Auch die Strecke war trotz Kälte gesäumt von Eisenbahnfreunden, die sich vier Schlepptenderloks auf anspruchsvollem Terrain nicht entgehen lassen wollten.

Gut, dass solche Events noch möglich sind. Bleibt zu hoffen, dass auch in Zukunft gilt: „Wenn die richtigen Leute am richtigen Platz sind, geht immer noch etwas", wie Manfred Welzel, der an diesem Tag am Regler der 58 stand, feststellte.

Wer mehr über die Schwarzwaldbahn wissen will, dem sei der aktuelle MODELLEISENBAHNER SPEZIAL (Nr. 10/2009) empfohlen. *S. Alkofer*

Der Eurovapor-Zug mit 41 018 und 01 202 an der Spitze begegnet der 58 311 bei Gengenbach zwischen Offenburg und Hausach.



Fotos: Schärlinger



Mit Volldampf rauscht 52 8075 in der Nähe von Waltersdorf durch das winterliche Erzgebirge. Es ist Ostern, nicht Weihnachten!

Ungefähr vor Jahresfrist meinte man noch, es würde gar keinen richtigen Winter mehr geben. Doch dann schneite es ausgerechnet an dem Fest, das den Frühling einläutet.

Weiße Ostern



Am Karfreitag 2008 rollt 112 331 der PRESS mit ihrem Sonderzug über die Zschopaubrücke kurz vor Waltersdorf – Zugheizung Ehrensache!

Vor einem Jahr lag Ostern früh, sehr früh, viel zu früh: Schon am 21. März läutete der Karfreitag das christliche, gleichwohl allgemein beliebte Fest ein – und bescherte statt dem ersten Frühlingshauch die Rückkehr des Winters, mit dessen Eintreten kaum noch jemand rechnete.

Am wenigsten vielleicht die Veranstalter im oberen Erzgebirge. Mit zwei 52, der PRESS-112 331 und insgesamt drei IV K boten das Eisenbahnmuseum Schwarzenberg (in Kooperation mit der PRESS), die Museumsbahn Schönheide und die Preßnitztalbahn ein volles Fahrtenprogramm im oberen Erzgebirge an, natürlich „Osterdampf" betitelt! Befahren wurden unter anderen die Strecken Annaberg-Buchholz Süd – Schlettau – Schwarzenberg und Greiz – Plauen – Weischlitz. Auch andere Vereine wie die IG Bw Nossen waren an diesen Tagen unterwegs.

Der guten Laune tat aber auch der späte Schnee keinen Abbruch, auch wenn die Lokpersonale stärker gefordert waren. Und auch weiße Ostern bieten schöne Motive, wie diese Doppelseite zeigt.

Und da Sachsen bekanntlich unerschütterliche Optimisten sind, wird es natürlich auch in diesem Jahr Fahrten zu Ostern geben. Der Zeitpunkt Mitte April lässt immerhin hoffen, dass wirklich Frühlingsgefühle herrschen werden.

Neben den erwähnten Vereinen und Strecken wird in diesem Jahr auch der in Schönheide Süd beginnende „Wernesgrüner Schienen-Express" Osterfahrten anbieten. Also, auf ins Erzgebirge, bei welchem Wetter auch immer! *hb*



Fotos (3): H. Drosdeck

Am Ostermontag 2008 war 99 542 der Preßnitztalbahn mit ihrem Zug bei Schmalzgrube unterwegs.

Mitte der 1930er-Jahre enstand diese Aufnahme mit 99 705 und einem weiteren VIK-Nachbau. Mit der im Hintergrund sichtbaren Seilbahn transportierte man Basalt vom Geising nach Lauenstein.

Seit über 70 Jahren ist die Müglitztalbahn normalspurig in Betrieb. Deren herausragendes Landschaftsmerkmal ist der Geising, an dessen Nordseite die Strecke emporklettert.

Gruß vom Geising



Eine Woche nach der Währungsunion, am 7. Juli 1990, verkehrten zahlreiche Sonderzüge zum Streckenjubiläum 100 Jahre Müglitztalbahn; 86 049 und 50 3616 mit dem Zwickauer Traditionszug.

Es gibt nur wenige Eisenbahnstrecken, die in ihrem Betriebszeitraum von Schmalspur auf Normalspur umgebaut wurden und auf denen heute noch planmäßiger Zugbetrieb durchgeführt wird. Eine dieser interessanten Strecken ist die Müglitztalbahn von Heidenau in das 38 Kilometer entfernte Altenberg im Osterzgebirge, die heutige Kursbuchstrecke 246. Im Jahre 1890 als 750-Millimeter-Schmalspurbahn in Betrieb genommen, folgte 1938 die Eröffnung als Normalspurstrecke. Auf ihrem Weg überwindet die Strecke 630 Höhenmeter, überquert 30 Brückenbauwerke und durchquert fünf Tunnel mit zusammen 1507 Metern Länge.

Der interessanteste und zugleich schwierigste Streckenabschnitt mit den größten Neigungen (1 : 27,5) und Krümmungen von 140 Metern Halbmesser befindet sich zwischen dem Bahnhof Geising (590 Meter über Normalnull, NN) und dem Endbahnhof Altenberg (757 Meter über NN). Oberhalb des Bahnhofes Geising führt die Strecke durch einen 300 Meter langen und schmalen Felseinschnitt und windet sich die anschließen-



Foto: Slg. Wolfram Wagner

den fünf Kilometer auf der Nordseite des Geisingberges bis zum Endbahnhof.

Der 824 Meter hohe Geising mit seinem Aussichtsturm ragt wie ein Pilz aus der Landschaft des oberen Erzgebirges und war schon immer ein beliebtes Fotomotiv. Noch heute begeistern Scheinanfahrten auf der Steigung vor dem Bahnhof Altenberg Eisenbahnfreunde und Fotofans. Doch auch der Betrieb mit Diesellokomotiven, die ab 1970 auf der Strecke fuhren, hatte seinen Reiz.

Seit Sommer 2000 setzt die DB Regio AG die Triebwagenbaureihe 642 „Desiro" auf der Müglitztalbahn im Stundentakt ein. Unterbrochen wurde der Verkehr für ein Jahr nach den verheerenden Hochwasserschäden vom August 2002. Den DB-„Desiros" werden ab Dezember 2010 Fahrzeuge der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) folgen, die im Rahmen eines Ausschreibungspaketes im Dresdner Raum auch diese Strecke gewonnen hat.

Rainer Heinrich/hb

Fotos (2): Rainer Heinrich



Ab Mitte der 1980er-Jahre besaß das Bw Dresden leistungsgesteigerte Dieselloks der BR 112. Als 202 725 nahm eine solche Maschine im Mai 1995 mit drei Byu-Wagen die Steigung am Geising.

Ein nordhessisches Städtchen erlebte mit der Eisenbahn eine atemberaubende Entwicklung – bis die Wende in der DDR und der ICE kamen!

Gruß aus Bebra

Bebra - das war seit den 50er-Jahren ein klingender Name in den Ohren vieler Dampflokfans. Für zahlreiche DDR-Bürger bedeutete das Einlaufen des Interzonenzuges in diesen Knotenbahnhof die erste Begegnung mit dem „goldenen" Westen.

Bebra – das war der Treffpunkt berühmter Dampfrösser. Die DB-Baureihe 01.10 war hier zu Hause und erbrachte mit den Jumbos der Reihe 44 Höchstleistungen. Die elegan-



ten Reko-01.5 gaben sich bis 1973 ein Stelldichein in dieser typischen Eisenbahnerstadt.

Als Bebra im Jahre 789 erstmals urkundlich erwähnt wurde, lebten dort nur eine Hand voll Bauersfamilien. Daran änderte sich wenig, bis in den 40er-Jahren des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn das verschlafene Nest erreichte.

Die Planer hatten Bebra schließlich die Rolle eines großen Bahnknotens zugedacht. Bald trafen sich dort die so wichtige und dicht befahre- →



Speisen mit Flair - das konnte man bis zum Ersten Weltkrieg in diesem eleganten Speisesaal der Bahnhofs-Restauration von Bebra.

Diese im Jahre 1916 entstandene Postkarte täuscht eine trügerische Idylle im preußischen Bahnhof Bebra vor. Die Postkarte wurde als Feldpost verschickt.

Die Bahn war immer der größte Arbeitgeber der Eisenbahnerstadt Bebra!



Für eilige Umsteiger gab es in Bebra zu Zeiten der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung ein großes „Bahnsteig-Büfett".



Auch der „Café-Saal" des Bebraer Bahnhofs strahlte um 1912 eine unerwartete Eleganz aus. Heute kann man davon nur träumen.

ne Nord-Süd-Strecke sowie die Thüringer Bahn aus Richtung Eisenach. Und auch die Hauptstrecke in Richtung Kassel soll nicht vergessen werden.

Im Laufe der Zeit wurden die Bahnanlagen immer mehr ausgebaut, die Einwohnerzahl stieg von 1300 im Jahre 1871 auf 5000 70 Jahre später. Dabei war die Bahn immer mit Abstand der größte Arbeitgeber.

Das ist längst Geschichte. Der Nord-Süd-Fernverkehr läuft über die Neubaustrecke und auch die Thüringer Fernzüge fahren teilweise über die 1914 erbaute „Berliner Kurve" an Bebra vorbei. Geblieben sind umfangreiche Bahnanlagen, ein bedeutender Güterverkehr und ein Bahnmuseum im einstigen Wasserturm des Bahnbetriebswerks. *WS*

Der Bebraer Inselbahnhof um 1890. Auf dem Bahnsteig warten viele Reisende auf ihren Zug, auf den Nebengleisen rangiert eine Tenderlok.



Fotos: Slg. Schumacher



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Winterdienst

Betrifft: „Jahrhundert-Winter“, Heft 2/2009

Welch ein beeindruckender Artikel und welch beeindruckende Bilder! Man bekommt eine ungefähre Vorstellung von der Masse an Personal und Material, welches die Reichsbahn dieser kalten Naturgewalt entgegenzusetzen versuchte. Ich wage zu bezweifeln, ob heutzutage eine Katastrophe ähnlichen Ausmaßes zu bewältigen wäre. Wohl kaum, denn ein kleiner Vorgeschmack, der mir als Mitarbeiter eines großen Berliner Schienenverkehrsunternehmens die Schamesröte ins Gesicht treiben ließ, bot sich mir Anfang Januar diesen Jahres! Endlich gab es mal wieder einen richtigen Winter mit minus 15 Grad und zehn Zentimetern herrlichster Pulverschneedecke. Doch in den Werkstätten schafften es die wenigen noch nicht wegrationalisierten Mitarbeiter nicht, die Züge winterfest zu machen. Die Folgen: Massive Verspätungen durch eingefrorene Türen, ausgefallene Fahrmotoren und klemmende Fahrsperren. Wir mussten mit zum Teil primitiven Hilfsmitteln die festgefrorenen Türen wieder freiklopfen, damit sich überhaupt etwas bewegte. Von Führungskräften im Winterdienst keine Spur! ***Martin Dinter, 12489 Berlin***

Abessinierinnen

Betrifft: „Eine Frage des Respekts“, Heft 12/2008

Leider vermisse ich noch eine hochinteressante Entwicklung beim SLM-Dampflokomotivbau. Zwar haben Sie auf Seite 18 Äthiopien als SLM-Exportland erwähnt. Mir ist dieser Hinweis zu kurz! Denn noch heute laufen zwei Dampflokomotiven auf der Rhätischen Bahn im Museumsbetrieb, deren Stammmütter die abbessinisch-äthiopischen Dampflokomotiven sind! Mit anderen Worten: Kaiser Menelik II. ließ bei SLM Dampflokomotiven entwickeln und ab 1902 bauen für seine Meterspurbahn Chemin de Fer Franco-Ethiopiens, kurz C.F.F.E., die dann als Nummer 22 auf der Davoser Bahn getestet und für sehr gut befunden wurden. Die Landquart-Davoser Bahnleute, die ihre Züge damals mit zwei Loks der Bauart G 3/4 (1-C-Maschinen) bespannen mussten, waren von den abessinischen 1-D-Loks so hellauf begeistert, dass sie auch solche haben wollten. So entstanden die heute berühmten Vierkuppler der RhB, die D 4/5, deren zwei, 107 und 108, noch heute im Museumsdienst dampfen. ***Rainer Spohr, E-Mail***

Kein Südharz

Betrifft: „Zeitreise in Goslar“, Heft 2/2009

Das Weltkulturerbe Goslar und alle anderen erwähnten Strecken etc. liegen exakt am Nordrand des Harzes. ***Dr. Harald Schumny, E-Mail***

Lego-Eisenbahn

Betrifft: „Auf der Noppenspur“, Heft 2/2009

Mehr als erfreut war ich, als ein Beitrag über Lego auftauchte. Er handelt vom legendären Noppingen. Zum Thema Lego und Lego-Eisenbahn gibt es sehr viel Interessantes. Vielleicht ergibt sich mal wieder eine Gelegenheit, über eine Anlage oder einen Loknachbau zu berichten. ***Matthias Weber, E-Mail***

Vorwiderstand

Betrifft: Bahnpost „Knallige Anzeige“, Heft 2/2009

Hätte der Autor des Leserbriefs den Basteltipp aus Heft 10/2008 aufmerksam gelesen, so hätte ihm auffallen müssen, dass der Verfasser des Basteltipps zur Fahrspannungsanzeige Leuchtdioden (LED) empfohlen hatte, die für eine Nennspannung von 12 Volt ausgelegt sind. Derartige LED sind mit einem eingebauten Vorwiderstand versehen und können direkt an eine Spannung von 9 bis 15 V angeschlossen werden. ***Jürgen Kallinich, 24576 Bad Bramstedt***

Verständnis

Betrifft: „Bedrohte Art“, Heft 2/2009

Zunächst habe ich mit Schrecken die Bilder nebst Textunterschriften studiert. Unverständnis für das Handeln der RhB war meine erste Reaktion. Doch nachdem ich den Bericht gelesen hatte und nunmehr wusste, dass die RhB noch zwei weitere Ge 6/6 betreibt, habe ich sogar Verständnis für diese Maßnahme. Nun bleibt die Gewissheit, dass im Schadensfall mit den Ersatzteilen geholfen werden kann. ***Hans-Jürgen Licht, E-Mail***

Anleitungen

Betrifft: Test „Preußisch sparsam“, Heft 2/2009

Ihr Autor spricht endlich mal die mangelhaften beziehungsweise unbrauchbaren Bedienungsanleitungen an. Beim Flirt (Liliput) wollte der Kunde Figuren eingeklebt haben, aber kein Hinweis, wie das Gehäuse zu öffnen ist, ganz zu schweigen zur Motorwartung. Bei der BR 24 (Märklin) einen Rauchensatz einzubauen, war für den Kunden nicht selbst machbar, weil das Führerhaus mit der Bedienungsanleitung nicht zu lösen war. ***Horst Hauck, 65474 Bischofsheim***

Decoder-Frage

Betrifft: Test „Preußisch sparsam“, Heft 2/2009

Als langjähriger Bezieher der Zeitschrift habe ich eine Frage zu Ihrem Artikel über die Baureihe 74. Sie ließen wissen, dass der theoretisch zur Lok gehörende Decoder, beides von Trix, nicht passt, so dass fachmännische Hilfe beim Einbau erforderlich ist. Gibt es Alternativen, das heißt, gibt es passende Decoder anderer Firmen? ***Alfred Meyer, 28844 Weyhe***

Problemlos

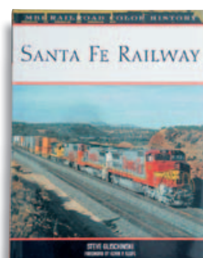
Betrifft: Test „Preußisch sparsam“, Heft 2/2009

Ich habe den DCC-Decoder MX 64D von Zimo in die Lok eingebaut. Das Gehäuse lässt sich problemlos wieder aufsetzen. ***Peter Hill, E-Mail***

Spitzenfotograf

Betrifft: „Magier der Nacht“, Heft 1/2009

Danke für dieses tolle Titelthema, Dank auch an den Spitzenfotografen, fehlt nur noch der Sound beim Öffnen der Seiten. Ich habe schon viel gesehen, diese Fotos und der tolle Druck toppen das. Ich habe die Fotos immer und immer wieder angeschaut. Toll, dass von Amerika auch andere Bilder kommen, die begeistern. ***Steffen Uhlig, A-3231 St. Margarethen***



Legende des Westens

Steve Glischinski: Santa Fe Railway. Voyageur Press/MBI Publishing, Minneapolis 2008. ISBN 978-0-7603-3335-8, 160 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: $37, zirka 29 Euro.

■ Noch ein Buch zur Santa Fe Railway? Diese Frage kann man sich in den USA mit Sicherheit stellen, ist diese Bahngesellschaft vermutlich eine der bekanntesten und bestdokumentierten des Kontinents. Hierzulande steht sicherlich noch nicht in jedem Buchregal ein Werk über die Santa Fe. US-Fans, die vor einem gut lesbaren englischen Text nicht zurückschrecken und in einem Buch kompakt informiert werden wollen, sind mit dieser Neuerscheinung jedoch gut beraten. Die große Stärke des Buches sind die zumeist großformatigen Bilder, die überwiegend Züge zeigen und dank guter Papier- und Druckqualität gut zur Geltung kommen. Wer auf Loks in Warbonnet-Lackierung steht, wird gut bedient. Etwas zu kurz kommt bei den Abbildungen die frühe Santa Fe vor dem Zweiten Weltkrieg. Ein paar Übersichtstabellen zu Fahrzeugen, Mitarbeiterzahlen und Strecken wären hilfreich. *al*

● ***Fazit: Guter Einstieg***

Farbiges Musterländle

Dr. Rolf Brüning: Mit Dampf durch Baden-Württemberg. DGEG-Medien, Hövelhof 2008. ISBN 978-3-937189-38-3, 108 S.; Preis: 24,80 Euro.



■ Auch Band 4 der Farbbildraritäten aus dem reichhaltigen Archiv des Autors wartet wieder mit zahlreichen, mitunter sogar noch nie veröffentlichten Aufnahmen auf, die nicht nur Schwaben und Badener begeistern dürften. Vor allem Dr. Brünings farbige Bildschätze aus den späten 50er- und frühen 60er-Jahren zeichnen aus eindrucksvollen Blickwinkeln die letzte Blütezeit der Dampfära im Musterländle nach. Dabei mag es manchen erstaunen, wie viele Dampflokomotiven der Länderbahnzeit damals noch auf Regel- wie Schmalspurgleisen Baden-Württembergs ihren Dienst verrichteten. Zwischen Bodensee und Odenwald war eben nicht nur die Landschaft bunt. *hc*

● ***Fazit: Raritäten aus einstigem Betriebsalltag***

Bleckwerk-Historie

Henning Bendler: EAW Bleckede. Wiekra-Edition, Suhlendorf 2008. ISBN 978-3-940189-02-8, 144 S., 66 Farb-, 51 Sw-Abb.; Preis: 24,80 Euro.



■ Das Eisenbahnausbesserungswerk im niedersächsischen Bleckede gehört der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE). Das fundiert geschriebene Buch zeigt, warum man bei der OHE so stolz auf das Werk ist. Alles, was bei der Privatbahn in den letzten 100 Jahren dampfte und heute dieselt, kann dort Hauptuntersuchungen erhalten. In vielen zumeist guten Aufnahmen zeigt der Autor die Bandbreite der Fahrzeuge, aber auch der Anlagen, die zu einem Ausbesserungswerk gehören. Abgerundet wird die Darstellung durch Beispiele, wie das Werk für andere Privat- und Museumsbahnen Unterhaltungsarbeiten an Triebfahrzeugen durchführt. *yo*

● ***Fazit: Lehrreiche Werkstattführung***



Außerdem erschienen

Moderne Geschichte

Mittelweserbahn GmbH: Zukunft kommt von Herkunft; 10 Jahre MWB. MWB, Bruchhausen-Vilsen 2008, 112 Seiten, 93 Farb-, 5 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 24,95.

Das Buch beschreibt den Weg von der ersten Museumsbahn Deutschlands zum international tätigen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Teils unterhaltsam, teils eher für Statistik-Fans wird auch der aktuelle Fahrzeug-Bestand gut bebildert unter die Lupe genommen. Modellbahner werden die Schilderung zahlreicher Leistungen zu schätzen wissen.

• **Für Privatbahnfans empfehlenswerte Lektüre**

Kraft der Bilder

Josef Heinrich Darchinger: Wirtschaftswunder. Taschen, Köln 2008. ISBN 978-3-8365-0019-7, 285 Seiten, 181 Farb-, 86 Sw-Abbildungen; Preis: (Sonderausgabe) Euro 29,99.

Modellbahnern, die nach Motiven der DB-Epoche III bauen wollen, bietet dieser Bildband ein Füllhorn von Anregungen. Tolle großformatige Farbaufnahmen zeugen vom einfühlsamen Können Darchingers in einer Zeit, als das Wirtschaftwunder viele Teile der Bevölkerung noch nicht erreicht hatte. Der Text ist in Deutsch, Englisch und Französisch gehalten.

• **Wirtschaftswunderbarer Bildband**

Augenschmaus

Udo Meyer, Joachim Kraus: Klassiker auf Schienen. Museumslokomotiven in Deutschland. AS-Verlag, Zürich 2008. ISBN 978-3-909111-59-6, 160 Seiten, 118 Sw-Fotos; Preis: 49,80 Euro.

■ Der Schweizer AS-Verlag, der sich für seine besonderen Eisenbahnbücher zu Recht einen guten Ruf erwarb, veröffentlichte nun erstmals ein Buch mit deutschen Motiven. Thema sind Museumslokomotiven, überwiegend Dampf-, aber auch E- und Diesel-loks, auf deutschen Gleisen. Alle Abbildungen basieren auf analogen Schwarzweiß-Fotografien. Das Resultat ist ein außergewöhnlich schöner Bildband in bestechender Druckqualität. Der Text beschränkt sich auf die Bildzeilen, in denen leider nicht immer Aufnahmeort und Aufnahmedatum genannt sind. *al*



● ***Fazit: Stimmungsvolle Lokportraits***



www.british-ho.freeserve.co.uk/welcome.htm

British Correctness

Der kleinen, aber feinen Szene exakt in 1:87 bauender Modellbahner auf der Insel widmet sich diese Site.

■ Aus der Tradition heraus ist jenseits des Ärmelkanals der Maßstab 1:76 auf 16,5 Millimetern Spurweite gebräuchlich. Doch neben dieser 00 genannten Nenngröße betreiben einige Modellbahnfreunde dort das Hobby auch im korrekten H0-Maßstab. Ihnen gibt Martin Wykes ein Forum. Es sind übrigens längst nicht alles Eigenbauten; der eine oder andere Hersteller Kontinentaleuropas führt(e) auch britische Fahrzeugmodelle! Die Kategorien sprechen für sich und zeigen ein überraschend vielseitiges Spektrum. Sehr informativ!

www.mec-stetten-donau.de

Klein, aber fein

Die Modellbahnfans aus Stetten haben sich in einem ziemlich aktiven Verein organisiert.

■ Der Modelleisenbahnclub (MEC) Stetten/Donau ist noch vergleichsweise jung, organisiert aber schon seit Jahren eine beachtenswerte Modellbahnausstellung zum Jahresbeginn. Die gut gestaltete Homepage verrät einiges über den Verein und seine Anlagen und zeigt Bilder von der großen H0-Modulanlage. Schön wäre, wenn die Rubrik Nachlese, in der es um Veranstaltungen mit Beteiligung des MEC geht, bebildert wäre.

www.stammtisch-ruhrpott.de

Treffen zum Augenschmaus

Eine unkonventionelle Idee wird online mit Witz und doch auch mit Ernsthaftigkeit umgesetzt.

■ Hier und da gibt es Stammtische von Modellbahnfreunden, bei denen man außerhalb des strengen Regimes von Bauabenden in den Clubs sich mal eben so trifft und über dies und jenes fachsimpelt. Genau das tut der Stammtisch Ruhrpott, der seine Treffen nicht für sich behalten möchte und Interessenten gern einlädt. Und doch tun die „Stammtisch-Regeln" gut, die manches vorab zu klären helfen. Die Homepage ist eine gute Idee und pfiffig gemacht!

www.oehlerfoto.de



Grüße aus Sachsen

Der auch als Bildautor bekannte Thomas Oehler lädt in seine Online-Galerie ein.

■ Die Eisenbahnlandschaft Sachsens bietet heute immer noch eine Vielfalt an Objekten und Themen für den Hobbyfreund – wenn man die gesamte Szene von moderner Bahn, privaten Unternehmen, den zahlreichen normal- und schmalspurigen Museumsbahnen und thematisch entsprechend agierenden Traditionsvereinen betrachtet. Thomas Oehler, der auch für unsere Zeitschrift zu den Fotoautoren gehört, hat diese Breite auf seiner Homepage sichtbar gemacht. Der Vorteil ist ein schneller und übersichtlicher Zugriff auf zahlreiche aktuell und in den letzten Jahren eingesetzte Fahrzeuge, und wer würde angesichts einer E-Lok 120 mit Intercity auf der Sachsenmagistrale nicht wehmütig? Stärke der Fotos sind die gute Inszenierung und das Zusammenspiel mit der Landschaft, die selbst dem heutigen Allerwelts-612 tolle Stimmungen zu entlocken vermögen. Doch auch der Traditionsbetrieb kommt auf der Homepage nicht zu kurz, fast alle in Sachsen noch aktiven Dampfloks und manche E- und Diesellok aus DR-Zeiten sind portraitiert. Die Homepage wird regelmäßig aktualisiert.

www.ig-trix-express.de

Forum für Expressianer

Noch immer widmen sich viele H0-Bahner dem System Trix Express , denen diese Homepage nützlich ist.

■ Über Trix Express kann man ebenso geteilter Meinung sein wie über das Drei-Schienen- (heute Puko-) System von Märklin. Fakt ist aber, dass Trix Express die treuesten Anhänger hat, die sich ein Modellbahnsystem wünschen kann. Und um die oft einzeln kämpfenden Expressianer zu bündeln, hat der Dattelner Eckhard Samtleben diese Homepage ins Leben gerufen. Darin erfährt man, dass die IG Trix Express eine formlose Vereinigung von Sammlern und Fahrern ist, die das Sterben dieses Systems verhindern will. Die IG bietet unter anderen Reperaturdienste und einen Ersatzteilservice an, erstellt Ergänzungslisten zu Sammlerkatalogen, organisiert regionale Treffen und vernetzt Trix-Express-Bahner innerhalb und außerhalb Deutschlands. Übrigens reicht die Idee der IG bis 1995 zurück und begann recht bescheiden als Stammtisch. Doch da man auch Anhänger aus Holland, Österreich, der Schweiz und selbst England begeistern konnte, musste ein neues Forum geschaffen werden. Es sei noch auf die Linkliste verwiesen, die zu befreundeten Vereinen in Holland und England weist und zahlreiche private Trix-Express-Aktivitäten präsentiert. Schade ist nur, dass das Forum seit einiger Zeit außer Betrieb ist.

E-Lok-Finish für TT

Wolfram Berge gibt der 242 von BTTB (Berliner TT-Bahnen) feste Pufferbohlen und mehr.

■ Da die BTTB-Modelle nicht mehr ganz zeitgemäß sind, habe ich mir Gedanken gemacht, wie man sie ändern kann. Ich wollte die Modelle behalten, denn es gibt Umbausätze für den Antrieb und die Gravuren sind nicht die schlechtesten. Wie bekomme ich die Pufferbohle feststehend und wie klappt es mit der Kupplung?



Die Zurüstteile sind montiert.

Die Pufferbohle, beim BTTB-Modell fest mit dem Drehgestell verbunden, habe ich abgetrennt. Dabei ist sehr vorsichtig vorzugehen, denn es soll nichts abbrechen. Dann habe ich die abgetrennte Pufferbohle ans Gehäuse geklebt, wobei dabei auf die Höhe der Puffer zu achten ist. Wen es nicht stört, der kann die Puffer sofort ankleben, ansonsten muss ein kleines Stück Plasteprofil (zirka einen Millimeter stark) angebracht werden.

Nach Aushärten des Klebers habe ich kleine Löcher für Kupplungshaken und Bremsschläuche gebohrt und diese Teile (Ersatzteile vom Fachhändler oder Tillig) eingeklebt (Bild 1). In die fest sitzende Pufferbohle habe ich die Aussparungen für die Kupplungen eingearbeitet. Die Kupplungsaufnahmen habe ich von Peter Horn Kurzkupplungen (www.peho-kkk.de, Ringstr. 9, 91074 Herzogenaurach) bezogen, wo es unter anderen einen Umrüstungssatz für die BTTB-81 gibt. Dieser passt hervorragend.



Signalhorn und Trittleitern (noch ohne Farbe) vervollständigen die Lok.

Abschließend habe ich noch Einstiegsleitern und das Signalhorn angebracht (siehe Bild 2). Nach Beendigung dieser Arbeiten kann die Farbgebung erfolgen, und schon hat man eine optisch wesentlich verbesserte Lokomotive. Dabei fallen recht geringe Kosten an; wenn man die Teile in der Bastelkiste hat, sogar keine. Soll auch der Motor umgebaut werden, kommen rund 20 Euro hinzu. Die Bauzeit betrug (ohne Motor) etwa eineinhalb bis zwei Stunden, wobei die meiste Zeit für das Anpassen der Kupplungshöhe benötigt wird.

Ich möchte erwähnen, dass bei mir keine ältere Lokomotive mehr schwenkbare Pufferbohlen besitzt, auch nicht die 110 von BTTB. *Wolfram Berge*



Fotos (3): W. Berge

Die gekürzten und angepassten Drehgestelle sind störungsfrei beweglich.

Kuppeln ohne Hakeln

Ein einfach herzustellender Abkuppler macht das manuelle Entkuppeln für H0-Fahrzeuge wesentlich einfacher.

■ Mit dem manuellen Abkuppeln von Waggons und Zügen hat man des öfteren seine Last, und vor allem kleine Modellbahnfans sind schon manchmal am Verzweifeln. Mein Sohn, elf Jahre alt, kam auf die Idee, dass man den Abkuppler von Märklin (Art.-Nr. 5112) verlängern könnte. Ich nahm einen alten Holzpinsel, entfernte Borsten und Metall und sägte vorsichtig eine Kerbe hinein. Den Abkuppler schnitt ich vor dem Winkel ab und klebte ihn in die Kerbe des Pinselschaftes. Mit diesem einfachen Gerät kann man nun auch an engen Stellen recht gut Waggons und Loks entkuppeln. *Thomas Neeb*

Foto: T. Neeb



Im praktischen Betriebseinsatz ist der verlängerte Entkuppler sehr nützlich.



Ein Hauch von Winter: Man schreibt den 1. Oktober des Jahres 1913 irgendwo in den Blue Rocky Smoky Mountains der Dioramen-0n30-Welt.

Rauhreif und erster Schnee: Über Nacht hat Väterchen Frost seine Vorhut auf das 0n30-Diorama von Bernard Mialaret in Marsch gesetzt.

Winter-Boten

Go West! Erster Schnee auf der kleinen Pont d'Erosa! Da könnte man sich doch glatt am Anfang eines Zeitungsartikels der amerikanischen Schmalspur-Gazette wähnen!

Aber nein, meine Herren und verehrten Damen. Das Folgende wird in unserem wohlklingenden, werkstatttypischen Zungenschlag formuliert. Ich will hier nicht meine Begeisterung für Frankreichs große historische Eisenbahnnetze und auch die SNCF darlegen. Die steht außer Frage. Schließlich befasse ich mich mehr denn je mit den CFD.

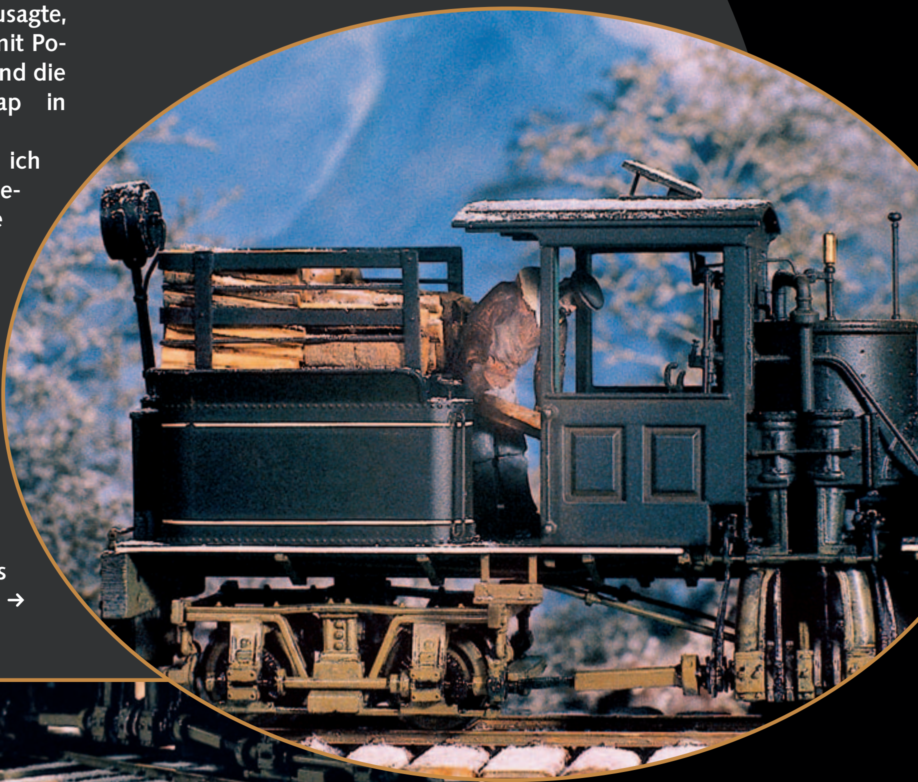
Das soll mich aber nicht davon abhalten, eine Huldigung an das Land von Dollar und Micky Maus zu richten.

Unterdessen, angesichts der Shay und der Climax in 0n30 von Bachmann, habe ich, allerdings nur zeitweise, meine Baskenmütze abgelegt, mein Baguette beendet und demütig die Flagge, sprich, die Trikolore, gestrichen. Denn nichts kommt dem Wunder gleich, wenn die Mechanik dieser Maschinen bei geringer Geschwindigkeit in Bewegung gerät, wohlgemerkt bei der Shay von der „Good Side" betrachtet.

Für mich ist der Zug universell und eine reine Angelegenheit der Menschen und übrigens nicht des Mannes, wie Sie, meine Damen, vielleicht glauben mögen. Universell bedeutet, dass es hier nicht um nationale Konzepte geht.

Und wenn beispielsweise die Inuit auf Grönland oder in Nordkanada oder besser noch die Tschuktschen in Sibirien Züge auf ihren Eisfeldern hätten und mir das zusagte, würde ich Preiserlein mit Polaranoraks einkleiden und die Kleinen zum Nordkap in Marsch setzen.

Seit langer Zeit trug ich mich schon mit dem Gedanken an eine Anlage mit herbstlichen Motiven, auch lauerten Ideen von eingeschneitem Dekor und ein alter Traum von Bäumen, großen Bäumen, sehr großen Bäumen. Schließlich bin ich ein wenig geschlagen mit einer Vorliebe für Konstruktionen aus Holz. Warum also nicht →



Bevor der Maschinist seine der Kälte angepasste Montur zur Schau stellen konnte, war eine chirurgische Intervention des Modellbauers erforderlich.



Auch bei näherem Hinsehen gar nicht so übel: Die Produkte aus dem eigenen Garten haben sich in diese waldbahntypische einfache Holzbrücke verwandelt.

Noch ist der kleine Bach unter der Brücke nicht zugefroren und der Schnee hat dessen Ufer noch nicht dauerhaft erobert.

all das wie in einem Schmelztiegel zu ein und demselben Projekt zu machen?

Lediglich das Mischungsverhältnis zwischen Herbst und erstem Schnee schien mir der Dreh- und Angelpunkt dieses Projektes zu sein.

Zunächst aber ließ es mich nicht mehr ruhen, einen kleinen Streifzug durch das Internet zu unternehmen. Um dort die unentbehrlichen Grundlagen zu finden, Vorbedingung für jedes Modellbauprojekt, selbst für ein so kleines Diorama, wie es mir vorschwebte.

Es genügte mir, „timber", „lumber", „Shay" oder „log loader" einzutippen, um eine Masse an Eindrücken zu bekommen, von denen einige unglaubliche (nicht zu vergessen die Sammlung Marc Reusser!) mich unbändige Lust veespüren ließen auf den Bau ei-



Permotrias vor 145 Millionen Jahren: Die wie mit Eisenoxid patinierten Felsen machen einen wahrhaft alten Eindruck.



Die Fliegenpilze von Phoenix faszinierten den Modellbauer. Ob er wohl der halluzinierenden Wirkung Inspiration verdankt?

Für den ersten Pulverschneehauch bietet sich verschiedenes Material an. Bernard Mialaret schwört auf einzellige Algen.



ner großen Anlage mit gigantischen Trestles, über die Skeletons rollen würden mit verrücktesten Beladungen. Nicht zu vergessen „of course" einer der allgegenwärtigen, höchst drollig anmutenden Donkeys!

Weit, sehr weit entfernt von dem kleinen Schmuckkästchen, in dem 60 Zentimeter Gleis mir die Gelegenheit geben sollten, das Gehwerk meiner Shay wieder gelenkig zu machen. Der Vergleich sei mir erlaubt, da ich nun einmal im Land des Kaugummis gelandet war. Wie auch immer, jedenfalls vergaß ich nicht, eine mögliche Erweiterung vorzusehen. Man weiß ja nie...

Szenenwechsel: Die Aufgabe hieß, alles mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu realisieren. Im vorliegenden Fall also, nichts anderes zu verwenden, als das, worauf ich im Moment meines Entschlusses tatsächlich zurückgreifen konnte.

Über einen gewissen Grundstock verfügte ich immerhin aus zurückliegenden Modellbauaktivitäten: Gleismaterial und Flockagen, Marke Eigenherstellung. Unser Garten bot sich auch als ernsthafter Nachschublieferant an, mehr als großzügig, wie Sie noch sehen werden.

Oh, fast hätte ich´s vergessen: Das Ganze wird angegangen beim dauerhaften Hörgenuss von altem Blues und Country-Musik.

Wenn man schwimmen will, was ist dann besser als totales Eintauchen, „what else"?

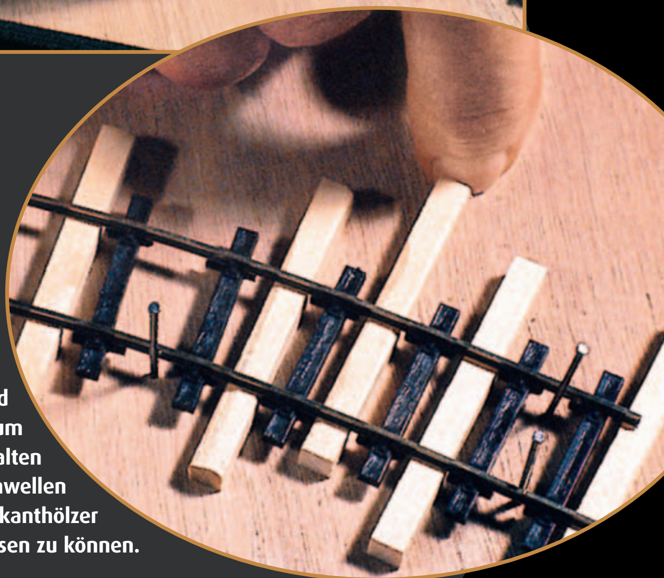
Das System der Befestigung der Schienen, und zwar von Anbeginn des Eisenbahnzeitalters in der Neuen Welt, bestand und besteht eigentlich noch immer aus wie eine 7 geformten Nägeln, die einfach in die hölzernen Schwellen eingeschlagen werden. Letztere, meist roh behauen und nur notdürftig zugeschnitten, weisen einen annähernd quadratischen Querschnitt auf, im Gegensatz zu dem fast immer rechteckigen europäischer Holzschwellen.

Erbauer von Waldbahnanlagen, konfrontiert mit dem doch immensen amerikanischen Schwellenabstand, sollten sich für eine Technik entscheiden, die es mit minimalem Einsatz ermöglicht, beim Gleisbau diesen provisorischen Aspekt zu berücksichtigen und damit den ganz besonderen Charme dieses eisernen Wegs zu erhalten.

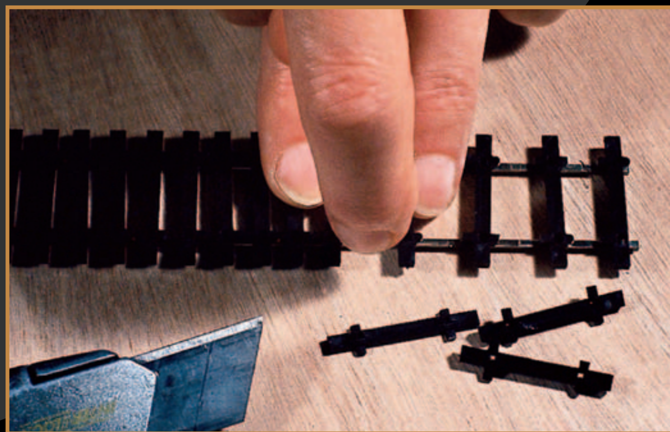
Es war für mich doch keine Frage, dass ich einfach H0-Gleismaterial verwenden konnte. Schließlich passt es mit seinen 16,5 Millimetern Spurbreite exakt zum 0n30-Gleis (Maßstab 1:48, Vor- →

Damit die hölzernen Schwellen beim Fixieren nicht verrutschen, ist mit der freien Hand ein wenig Druck auszuüben.

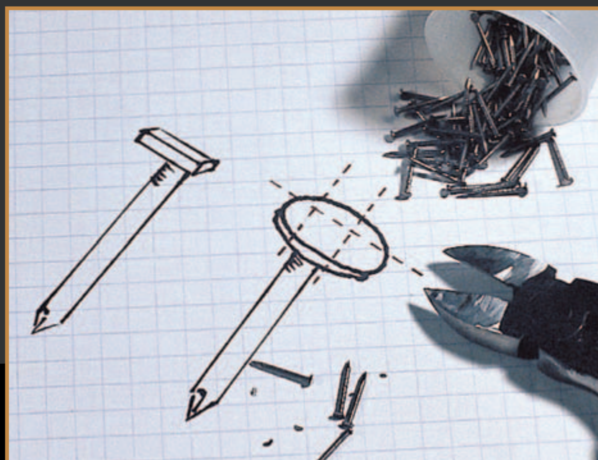




Das Gleis wird umgedreht, um zwischen den alten Kunststoffschwellen die neuen Vierkanthölzer exakt einpassen zu können.



Nur jede zweite Schwelle aus Kunststoff wird vorerst entfernt, damit sich das Gleis nicht beim Umbau verformen kann.



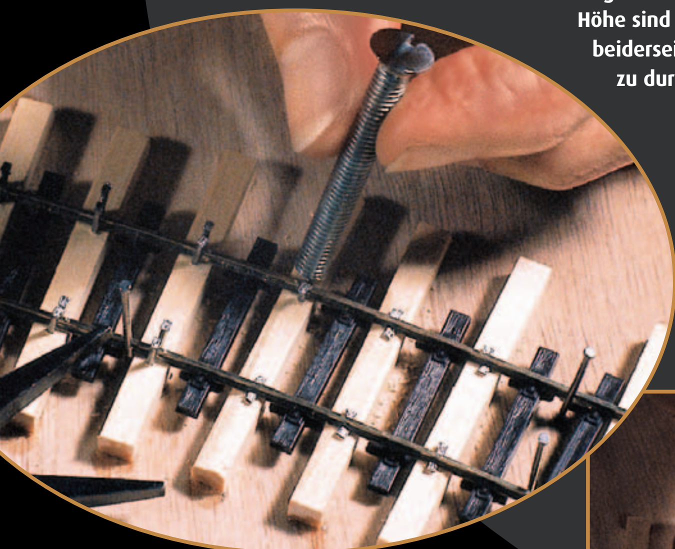
Auf geht´s! Gerade mal vier Schienennägel sind doch rein gar nichts. Sie entstehen durch Kappen des Kopfes laut Skizze.

Glossar

● Skeleton log car: (Skelett) Typischer amerikanischer Transportwaggon für Stammholz. Die Bezeichnung bezieht sich auf die Skelettbauweise ohne Rahmen.
Donkey: (Esel) Bezeichnung für von einer Dampfmaschine betriebene Seilwinden, die man zum Rücken der gefällten Bäume benutzte. Die Dampfmaschine ist auf einem hölzernen Schlitten montiert, kann somit zum jeweiligen Einsatzort gezogen werden.
Saw mill: (Sägemühle, Sägewerk) Dient derr Weiterverarbeitung des geschlagenen Holzes, wurde seinerzeit entweder mit Dampf oder mit Wasserkraft angetrieben. Mit dem Sägegatter werden die Stämme geteilt und zum Beispiel zu Brettern verarbeitet.
Timber: (eigentlich Bauholz) Geht zurück auf den langen Alarmruf „tombééér", wenn ein Baum fällt. Die ersten Holzfäller im Norden der Neuen Welt haben ihn ausgestoßen, was auf den französischen Ursprung hindeutet. In unseren Tagen ist eher der Begriff „lumber" gebräuchlich, der sowohl für Bau- und Nutzholz steht als auch fürs Abholzen in Anspruch genommen wird.
Trestle, auch Trestle bridge: Aus Holz errichtete, typisch amerikanische Brücke, aus vielen Western bekannt. Ort, wo der Schurke, früher der mit dem schwarzen Hut, schon mal aus dem Zug stürzt und das Zeitliche segnet. Trestles können erstaunliche Ausmaße erreichen. Sie sind so genannte Gerüst- oder Bockbrücken, gebildet aus horizontalen und vertikalen Stützelementen geringer Spannweite, die sich zur Krone hin verjüngen.



Ruhige Hand und Augenmaß: Auf gleicher Höhe sind die Schwellen beiderseits vorsichtig zu durchbohren.



Millimeter unter Schienenkopf: Damit es zu keinen Störungen des Betriebs kommt,dürfen die Schienennägel nicht überstehen.



Das Waldbahngleis geht nun seiner Vollendung entgegen. Abschließend werden noch die Kunststoffschwellen entfernt.

Fotos: B. Mialaret

bildbreite 76,2 Zentimeter). Aber die Schwellen? Glücklicherweise waren mir noch einige Vierkanthölzer, fünf auf fünf Millimeter, mit Längen zwischen 47 und 50 Millimetern verblieben. Bei denen mussten nur einige Kanten und Grate hier und da nachgearbeitet werden.

Was die Schienennägel anbelangte, schien dagegen Hängen im Schacht angesagt, weil sich aber auch rein gar nichts Passendes in der Bastelkiste finden lassen wollte. Doch welch Glück! Ein Säckchen feiner, zehn Millimeter langer Stiftnägelchen mit flachen Köpfen, Durchmesser einen Millimeter, hatte sich in der hintersten Ecke, zuunterst versteckt. Musste sich nun aber meinem beherzten Zugriff geschlagen geben, und dem dreifachen Zuschnappen des Seitenschneiders hatten die Stiftnägelköpfchen nichts entgegenzusetzen, als die gewünschte Form anzunehmen: Problem erledigt!

Vielleicht wäre es allerdings besser gewesen, sie zu schleifen. Denn merke: 30 Schwellen mit jeweils vier Nägeln, das macht, mit drei multipliziert und die Fehlversuche nicht gerechnet, garantiert um die 360 Seitenschneiderschnäppchen.

Wie sagte schon Woody, nein, nicht Woodpecker: „Die Ewigkeit kann verdammt lang sein!" Na ja, zumindest bis zu ihrem Ende...

Inzwischen weiß ich und das gebe ich als wohlmeinenden Rat weiter, dass man die passenden Schienennägel zum Beispiel bei der Firma Walthers bekommt.

Wer Augen hat zu sehen, der sehe, nämlich, wie ich ein schnödes Standard- in ein rustikales US-Waldbahngleis verwandelt habe. Die Bilder samt Bildzeilen nehmen mir sozusagen alle weiteren Worte aus dem Mund.

Um so besser, so kann ich die Zeit nutzen, mich phonetisch und in Prosa auf die literarische Aufarbeitung der Dekoration meines Schaustücks vorzubereiten!

Bernard Mialaret
(Übers. Karlheinz Haucke)

Teil 2 folgt im Herbst

Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg



...und auch neues Glück? Vorsichtig mit Prognosen ist Märklin-Insolvenzverwalter Michael Pluta, aber „wir produzieren weiter in vollem Umfang!“

Neues Spiel...

Auf einen solchen Paukenschlag war die Modellbahnbranche nicht vorbereitet, auch wenn in den letzten Wochen die Gerüchteküche brodelte.. Am Tag vor Beginn der Spielwarenmesse wurde auf Beschluss des Amtsgerichts Göppingen das Insolvenzverfahren gegen die Firmen Gebr. Märklin und Cie. GmbH sowie die Trix Modelleisenbahn GmbH und Co. KG eröffnet. Als Insolvenz-Verwalter wurde Michael Pluta (Ulm) bestellt. Hagen von Ortloff führte für den SWR und den MEB exklusiv ein erstes Interview mit Michael Pluta.

Hagen von Ortloff: ***„Am Mittwochmittag schlug die Bombe ein: Insolvenz bei Märklin. Und nun?“***

Michael Pluta: „Für uns ist das keine Bombe, sondern ein Noteinsatz. Personen sind bisher auch nicht zu Schaden gekommen. Wir sind auch gleich in die Firma gefahren, haben uns dann vor Ort informiert und festgestellt, dass wir eigentlich in Göpppingen fehl am Platze sind, sondern gleich nach Nürnberg kommen sollten, weil da die Musik spielt. Und wir sind total begeistert, welche Resonanz Märklin auch hier am Stand findet, bei den Händlern, und über den Zuspruch und die Bestellungen sind wir sehr froh und wir haben alle informiert: Es geht weiter, wir produzieren weiter und zwar in vollem Umfang und das hat für sehr viel Erleichterung gesorgt.“

Hagen von Ortloff: ***„Wieso gerade dieser Termin? Das war doch kein PR-Gag oder?“***



Foto: Schumacher

Fand klare, aber auch ermutigende Worte für Märklin: Insolvenzverwalter Michael Pluta (lks.) im Interview mit Hagen von Ortloff.

Michael Pluta schmunzelt ein bisschen, um aber gleich wieder ernst zu werden: „Solche Dinge sind bestenfalls PR-Gags für Insolvenz-Verwalter, aber nicht für die betroffenen Firmen und auch nicht für die Gesellschafter.“

Hagen von Ortloff: ***„Wieso kam das gerade jetzt vor und nicht nach der Messe?“***

Michael Pluta: „Das hängt einfach mit den Fristen zusammen. Wenn die Firma zahlungsunfähig oder überschuldet ist, dann müssen sie den Antrag stellen. Dann ist es sicherlich geschickter gewesen, das vor der Messe zu machen als währenddessen oder danach. Jetzt kann man klare Verhältnisse schaffen. Denn das müssen Sie auch mal sehen: Das Insolvenenzereignis ist ja nichts anderes als die Befreiung des Unternehmens vom Unternehmer. Diese Befreiung wird hier auch als Befreiung empfunden und der Unternehmer bringt ja auch nichts mehr dazu bei. Also von daher ist es ja auch kein schlimmes Ereignis, wenn es weitergeht. Und dafür sind wir da, dass es weitergeht!“

Hagen von Ortloff: ***„Das heißt, die Firma Kingsbridge ist jetzt nicht mehr an Bord?“***

Michael Pluta: „Nein, der Gesellschafter hat jetzt nichts mehr zu sagen.“

Hagen von Ortloff: ***„Es sind doch noch neue Geschäftsführer bestellt worden. Wie geht es mit denen weiter?“***

Michael Pluta: „Diese sind noch nicht bestellt worden. Es ist noch der alte Geschäftsführer, Herr Mundil, an Bord. Und darüber sind wir auch sehr froh. Und die Neuen sind ja überhaupt erst seit ein paar Wochen im Gespräch, die sind noch nicht mal im Handelsregister eingetragen.“

(Fortsetzung auf Seite 74)

Wo finde ich wen? Die Firmen auf einen Blick

MÄRKLIN ▸ *Neubau-23 und Kasten-E10 in H0*

Um es mit einem Wort unseres Altkanzlers Gerhard Schröder zu sagen: Suboptimal war der Start von Märklin bei der Spielwarenmesse. Just wenige Tage vor Messebeginn sorgten bundesweit durch die Medien verbreitete Nachrichten um die drohende Insolvenz nicht gerade für eitel Sonnenschein (vergleiche „Neues Spiel…“ auf Seite 51).
Den allgemeinen Irritationen zum Trotz bemühte sich das Standpersonal um Schadensbegrenzung, getreu dem alten preußischen Königsmotto: Ruhe ist die erste Bürgerpflicht. Schließlich wollte man ja eigentlich das Jubiläumsjahr zum 150-jährigen Bestehen des Traditionsunternehmens auch mit den sehenswerten Messeneuheiten gebührend einläuten.
Letzteres zumindest ist zweifellos gelungen, nicht nur mit dem hochwertigen Kartonmodellbausatz des Göppinger Stammwerkhauptgebäudes (Bild). Nachdem das Erfolgsmodell der 50er-Jahre buchstäblich in die Jahre gekommen war, galt die zeitgemäße H0-Neukonstruktion der Bundesbahn-Neubaudampflok der Baureihe 23 (Bild) als überfällig. Geschickterweise hat man sich in Göppingen für die Version nach Vorbild der ersten Bauserie entschieden, da ein derartiges Modell derzeit von keinem Mitbewerber angeboten wird.
Das Zeug zu Volumenmodellen haben sicher auch die kompletten H0-Neukonstruktionen der Kasten-E10 (Bild) und -E40, die in wertiger Metallausführung auf vielen elektrifizierten Epoche-III-Anlagen nach Bundesbahn-Vorbild ihr Einsatzgebiet finden dürften. Dazu passend wird die von vielen gewünschte Epoche-III-Version des Turmtriebwagens, allerdings ohne Piezo-Technik, aufgelegt.
Die S-Bahn-Triebzug-Baureihe 420, eine Übernahme aus


Seit Köln kein Geheimnis mehr: Auf die 39 dürfen sich die Insider freuen.


Darf zum Jubiläum nicht fehlen: Göppinger Stammwerk in H0.


Mit der Kasten-E10 kommt nun auch die der Bügelfalten-E10 an Eleganz unterlegene Version zu H0-Ehren.


Wird aus dem Trix-Sortiment übernommen: Die H0-Garnitur der Triebwagenbaureihe 420 erinnert an den Haupteinsatz im Stuttgarter S-Bahn-Verkehr.

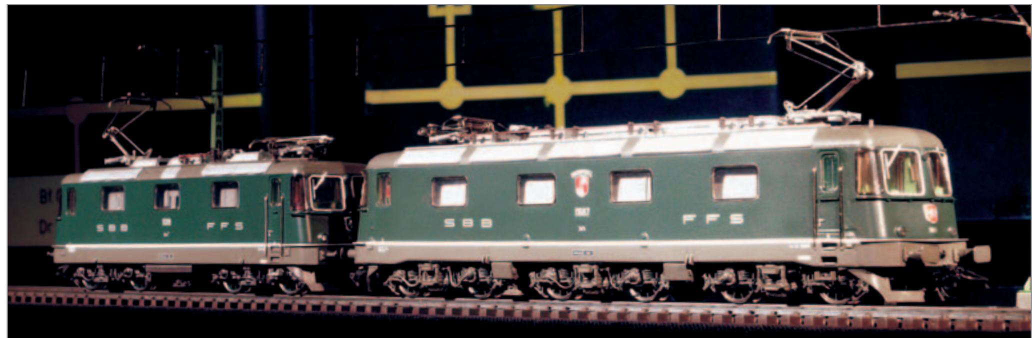


Die Mehrsystem-Elektrolokomotive der ÖBB-Reihe 1216 startet in den grenzüberschreitenden H0-Verkehr.



Graue Maus: Der sechsteilige SBB-Triebwagenzug der Reihe RABe geht mit Formänderungen an den Zweitstart.

dem Trix-Programm, ist in zwei Varianten angekündigt. Die Epoche-V-Ausführung in Verkehrsrot mit einem Stromabnehmer (Bild) sowie die Ursprungsausführung für das Stuttgarter S-Bahn-Netz im zweifarbigen Design vom Ende der 70er-Jahre werden vor allem Wechselstrom-Fans im Ländle erfreuen. Dass die H0-Neukonstruktion der 39 (Bild) das nächste Insider-Modell wird, ist schon seit der Messe in Köln im November kein Geheimnis mehr. Gleiches trifft auch auf die neu konstruierte V300 zu, den Z-Bahnern unter den Insider-Mitgliedern zugedacht. Als Re 10/10-Kraftpaket am H0-Gotthard empfehlen sich Re 6/6 als Neukonstruktion (Bild) und Re 4/4 II. Die Graue Maus kommt als Gottardo-Formvariante (Bild). Eine 2008er-Neuheit ist die ÖBB-1216 (Bild). Als Hobby-Modell rollt die Metronom-246 an. Die Sgns-Containertragwagen sind ebenfalls neu. Für Spur-I-Fans bleiben nur Varianten.



Kraftvoll am H0-Gotthard: Das Doppelpack Re 10/10 bilden die Neukonstruktion der Re 6/6 und die Re 4/4 II.

Die H0-Hauptneuheiten: Den so genannten Hecht bespannt die Bundesbahn-23 der ersten Vorbildbauserie.





Hat auch für Trix nicht nur ein Händchen: Lars Schilling, Märklins Marketingdirektor, mit V 100.10.

TRIX ▸ *Kokerei-Kartonbausatz, Hobby-V 100 in H0, Turmtriebwagen in N*

Ungeachtet der neuerlichen Turbulenzen bei der Mutter Märklin und der personellen Änderungen beim eigenen Produktmanagement setzen die Trixer weiter auf die im Vorjahr begonnene Neuausrichtung in Sachen Fahreigenschaften, Detaillierung und Längenmaßstabskorrektheit. Und auch dies stößt sicher bei vielen Gleichstrombahnern, egal ob sie in H0 oder N fahren, auf Zustimmung: „Nicht jedes Triebfahrzeugmodell muss von vornherein einen Decoder haben", stellte Günter Kopp fest, Bereichsleiter für Trix und LGB in Personalunion. Diese Einstellung kommt vor allem den umso preisgünstigeren Hobby-Modellen zugute. Als jüngstes auf dem Messestand gezeigtes Beispiel ist da die V100.10 (Bild), eine überfällige H0-Neukonstruktion, zu nennen. „Ein günstiges Einsteigermodell", betonte Uwe Müller, Leiter Produktmanagement bei Märklin und nach dem Weg-



Standesgemäßen Reisekomfort in Baugröße N bietet die elegante E-Lok der Baureihe 103.1 mit der passenden TEE-Wagengarnitur.

Ohne Koks kein Stahl: Mit dem ambitionierten H0-Bausatz der Kokerei setzt Trix konsequent das Industrie-Schwerpunktthema fort.





Bahndienstfahrzeuge in N: Der Turmtriebwagen, dem noch eine Variante in Bundesbahn-Rot folgen wird, verfügt nicht über Piezomotortechnik.



Spät kommt sie, aber sie kommt: Die hochhaxige bayerische Schönheit S 3/6 im Länderbahnkleid war als H0-Neuheit bereits für 2008 avisiert.



Mit der BB II, einer bayerischen Mallet, und passenden Personenwagen zeigt Minitrix erneut ein Herz für die N-Anhänger der Länderbahn-Ära.

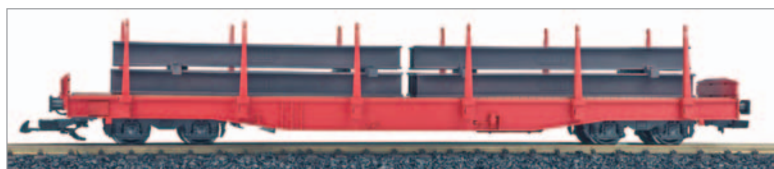
gang von Andreas Weiss kurzfristig für Trix eingesprungen.
Synergieeffekte nutzt die Nürnberger Traditionsmarke unter anderem mit der Übernahme der H0-Neukonstruktion der Bundesbahn-23 aus dem aktuellen Märklin-Messesortiment. Auch die Ludmilla, bei Trix mit achtpoliger Schnittstelle, bedient sich einer Märklin-Entwicklung, der vorjährigen Messeneuheit. Gemeinsam mit Märklin wurden die Hechtwagen entwickelt, während der ÖBB-Oppeln, eine Trix-Entwicklung, von Göppingen übernommen wird.
Die hochhaxige S 3/6 im Länderbahnkleid (Bild) ließ als Neuankündigung für 2008 auf sich warten, soll nun aber definitiv 2009 ausgeliefert werden.
Ein absolutes Glanzlicht bietet in konsequenter Fortsetzung des Schwerpunktthemenkomplexes der aus lasergeschnittenem Karton bestehende H0-Bausatz der Kokerei (Bild).
Unter Berufung auf die Schiebemodelle in 1:180 feiert Minitrix sein 50-Jähriges. Hauptneuheiten sind der Turmtriebwagen (Bild) und die 185.2. Als Formvariante startet der ICE3 MF. Die elegante 103.1 (Bild) mit doppelter Lüfterreihe bespannt passende TEE-Wagen, die BB II (Bild) bayerische Personenwagen.

LGB ▸ *HSB-Köf, DB-Rungenwagen in G*

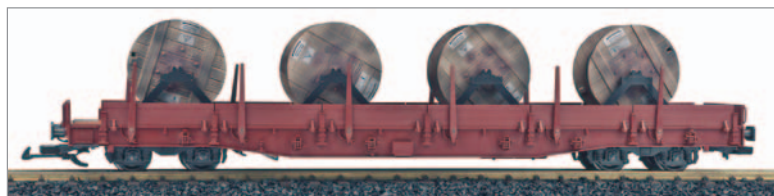


Der Formenbau war bis kurz vor der Messe am Werk: Nun soll die schon im Vorjahr angekündigte HSB-Köf im Juni ausgeliefert werden.

„Die Markenrechtsschwierigkeiten in den USA sind erledigt", zeigte sich LGB-Bereichsleiter Günter Kopp erleichtert. Die Beilegung des Rechtsstreites schlägt sich nicht nur in der freigeschalteten LGB-Website nieder, sondern auch in der Gewinnung eines leistungsfähigen Generalvertrieblers für die Vereinigten Staaten: Walthers war ehedem schon einmal der amerikanische LGB-Partner und verfügt somit auch über die notwendige Erfahrung mit der Gartenbahn. Diese Wendung zum Positiven schlägt sich nicht zuletzt in der vermehrten Wiederauflage von US-Modellen, so etwa der Mallet der Uintah Railway, nieder.
Bei den Neuheitenankündigungen war Zurückhaltung oberstes Gebot, verständlich, schließlich sind noch einige von 2008 abzuarbeiten. Bis zuletzt arbeitete der Formenbau an dem HSB-Personenwagen, neben dem Museumswagen der Preßnitztalbahn die Hauptneuheit 2009. Gleiches gilt für die schon im Vorjahr angekündigte HSB-Köf (Bild). „Die Auslieferung im Juni ist realistisch", meinte Günter Kopp in Anbetracht der sichtbaren Fortschritte. Fleißig am Werk war der LGB-Formenbau auch bei der Realisierung von Güterwagen-G-Modellen. So zeigten sich auf dem Stand der Cargo-Rungenwagen mit Stahlträger- (Bild) und das Club-Modell als Rungenwagen mit Kabeltrommelbeladung (Bild). www.lgb-bahn.de.



Das noch unbeschriftete Muster des Cargo-Rungenwagens mit Stahlträgerbeladung stammt bereits aus dem LGB-Formenbau.



Ebenfalls in Serienreife, aber noch ohne Anschriften, präsentiert sich der DB-Rungenwagen, beladen mit Kabeltrommeln, als Club-Edition.

FLEISCHMANN ▸ *DR-43 in H0, DR-V60 in N*



Ein hervorragend detailliertes Kraftpaket verspricht Fleischmanns zweizylindrige 43 in H0 zu werden.

H0: Als komplette Neukonstruktion wird in der neuen Heilsbronner Firmenzentrale die zweizylindrige Güterzuglok der Baureihe 43 entwickelt, die in einer DRG-Epoche-II- und einer DR-Epoche-III-Ausführung ins H0-Bahnbetriebswerk rollen darf. DR-Bahner dürfen sich auch auf die als Formvariante realisierte 95.0 (auch als DRG-Modell) und die T3 89.62 mit Schlepptender (jetzt mit Digital-Schnittstelle) freuen. Die famose 54.15-17 als DB-Lok für Wechselstromer und als grüne Maschine der Gruppenverwaltung Bayern mit eckigen Dom stellen wichtige Varianten dar. In Länderbahn-Lackierung glänzt die preußische S10.1. Für das Jahr 2010 avisiert Fleischmann eine E52. Die vierachsigen preußischen Schnellzugwagen (Epoche IV) und die dreiachsigen Abteilwagen (Epoche III) sind wichtige DR-Varianten. Als Neukonstruktion stellen die Fleischmänner den Rungenwagen der preußischen Bauart R02 mit und ohne Bremserhaus (KPEV, DB und DR) vor. Auch ein kurzer Weinkesselwagen (DRG, DB, SBB, FS) befindet sich auf dem CAD-Rechner. Für den modernen Güterverkehr eignet sich der neu konstruierte Rungenwagen der Bauart Rnoos 644 (auch als Rnos 4725).



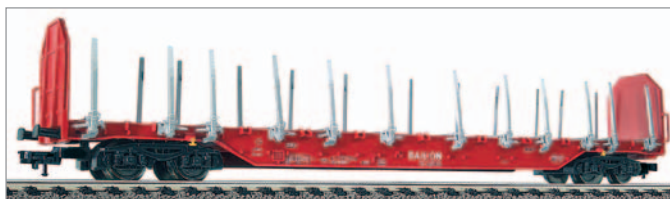
Für H0 und N (Bild) erscheinen preußische Abteilwagen, bei denen die DB-Versionen die Mittelachse einbüßen.

H0 und N: Wagenfreunde beider Baugrößen dürfen sich auf neu konstruierte preußische Dreiachs-Abteilwagen C3 pr 11 mit und ohne Bremserhaus freuen, die als DB- und DR-Wagen zur Auslieferung kommen. Als vorbildgerechte Varianten gibt es auch der Mittelachse beraubte Abteilwagen der DB. Auch der zweiachsige Schienentransportwagen der Gattung Sml erscheint in Varianten der Epochen I bis III. In Sets findet sich der moderne Knickkesselwagen Zacens.

N: Eine Marklücke im N-Bereich schließt Fleischmann mit der DR-Baureihe V60. Neu konstruiert werden auch die Nohab-Diesellok (Lieferung 2010) und Metronom-Doppelstockwagen DBpbzfa766, DBpza780.1 und DABpza785.2 mit Fahrradabteil. Die beiden letzteren kommen auch in DB-Ausführung zur Auslieferung. 40 Jahre Spur N bei Fleischmann wird mit diversen günstiger ausgepreisten Loks und Wagen begangen, die als Zugbildungsvorschläge zusammengestellt wurden. Info: www.fleischmann.de.



Die H0-95 überarbeiten die Fleischmänner vorbildgerecht zur DR-Lok.



Der Rungenwagen Rnoos 644 wird in gefälliger H0-Ausführung anrollen.



Eine Marktlücke schließt man mit der DR-V60 in der Baugröße N.



TILLIG ▸ *Usedom-86, Post-4c, Schürzenwagen und V 36 in TT*

Den Schwerpunkt legt der TT-Marktführer auf seine Stammnenngröße. In Kooperation mit der Firma Piko wird ein modernes Güterwagenset angeboten, das ein „Hercules“ aus Sonneberg zieht. Die aus Zeuke- und BTTB-Zeiten bekannte V 36 wird komplett neu konstruiert, während die kürzlich überarbeitete 86 als Usedom-Lok mit Witte-Blechen auf die Gleise rollt (Bild). Eine regelrechte Offensive fahren die Sebnitzer im TT-Wagensektor: Die sogenannten Schürzenwagen erscheinen in mehreren Ausführungen der DR-Ost, darunter auch als Speisewagen. Ein Bahnpostwagen Post-4c/15 (Bild), ein Avmz der ÖBB sowie nach dem Interregio- nun ein Intercity-Steuerwagen bieten für viele Reisezug-Zwecke sinnvolle Ergänzungen. Gleiches gilt für TT-Güterzüge mit dem Schiebewandwagen Habbis 346 (Bild) und dem Schüttgutwagen Facs sowie für H0 mit dem Leichtöl-Kesselwagen in der Beschriftung der KVG (Bild).



Das noch unbedruckte Modell des Post-4c/15 macht Appetit auf den fertigen TT-Wagen.



Gegen den lästigen Seewind ließ die Deutsche Reichsbahn bei den Usedom-86 Witte-Bleche anbringen.



Der Schiebewandwagen Habbis bereichert moderne TT-Güterzüge.



Wagenneuheit in H0: Der KVG-Leichtölkesselwagen.

MBM SEBNITZ ▸ *V 60-Vorserie in H0*

In manchen Details unterschieden sich die erstgebauten DR-V 60 recht deutlich von der späteren V 60.10. Nachdem die Modellbahnmanufaktur (MBM) Sebnitz im Vorjahr die TT-Bahner mit diesem Modell beglückte, darf sich nun die H0-Gemeinde auf das gleiche Modell freuen (Bild). Es entsteht in Kooperation mit der Firma Gützold, auf deren V 60.10-Fahrwerk die V 60 alt aufgebaut wird. Doch auch die TT-Bahner kommen nicht zu kurz. So entstehen auf Basis der Tillig-52 deren sowjetisierte Variante T3 und die ungarische 520.0. Komplett neu konstruiert werden die vierachsigen Bghw-Wagen der DR, die zuerst als Dreierset in den Handel kommen sollen.



Auf dem Gützold-Fahrwerk wird die V 60-Vorserie in H0 mit schmalem Führerhaus aufgebaut.

BRAWA ▸ *T 11 in H0 und Rekowagen in N*

Die Brawa-H0-Neuheiten des Jahres 2009 sind wie stets genauso überraschend wie traditionell. Dass die Remshaldener die polnische Beute-Baureihe 19.1 machen, ist sicher eine Überraschung, passt aber ins Brawa-Programm, genauso wie die T11 (BR74.0-3), die das Preußen-Sortiment verstärkt. Die übrigen Neuheiten aus dem Triebfahrzeugbereich sind Farb- und Beschriftungsvarianten, von denen aber zwei erwähnenswert sind: Die DR-V100 kommt als Reihe 111 im Doppelpack in den Handel. Bei den Maschinen handelt es sich um die Rangiervariante mit verminderter Höchstgeschwindigkeit und ohne Zugheizung, im typischen Orange. Beide Loks sind motorisiert. DR-Fans dürfte auch freuen, dass Brawa seine Ferkeltaxe wieder produziert, mit überarbeitetem Antrieb und Schnittstelle. Die Wagenfreunde werden gespannt auf die offenen Wagen des Typs Omm52 warten.



Die T11 erlaubt Varianten in den Epochen I bis III. Sie ist vielseitig vor verschiedensten Zügen einsetzbar.

Brawa will erneut einem wichtigen Güterwagentyp ein Großserien-Denkmal schaffen: Dazu gehören der dreidimensionale Innenraum genauso wie die Nachbildung der Bremsanlage und innen profilierte Räder. Ein Güterwagen-Highlight dürften auch die beinahe legendären Spitzdachwagen der italienischen Staatsbahn FS werden. Sie liefen, beladen vor allem mit Obst und Gemüse, kreuz und quer durch Europa. Ein neuer sechsachsiger Kesselwagen für den Säuretransport kommt in DRG-, DB- und DR-Version. Das Länderbahn-Sortiment wird um einen Milchwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen erweitert. Wie zu erwarten, wird es die vierachsigen Abteilwagen auch als DB-Wagen geben und die polnischen Hechte rollen als DRG-Wagen in die Läden. Viele weitere Form- und Bedruckungsvarianten im Wagensektor lassen den Brawa-Neuheitenprospekt auf über 60 Seiten anschwellen. Entgegen früherer Ankündigungen gibt es dieses Jahr auch wieder Formneuheiten für die N-Bahner: Die lange vermissten Rekowagen der DR werden sicher nicht nur in den neuen Bundesländern auf offene Türen treffen. Sie sollen in zwei Farbvarianten, in Grün mit weißem Fensterband, wie sie in der Epoche III verkehrten, und in Grün mit beigem Dach, gemäß der Epoche IV, den heimischen Anlagen-Betrieb verstärken.



Säure-, Milch- und umgebauter ehemaliger Milchwagen (v. l.).



Die Ferkeltaxe kehrt überarbeitet ins Sortiment zuück.



Kräftiger orangener Doppelpack: Die DR-111.



Der Reko-Wagen in seiner Ursprungslackierung. Die DR besaß Hunderte.



Ihre Dachform macht sie außergewöhnlich: Die FS-Wagen waren auch hierzulande gern gesehene Gäste.



Wie aus einem einfachen Wagen etwas besonderes wird, will Brawa mit dem Omm52 erneut beweisen.



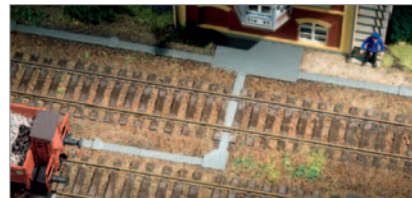
AUHAGEN ▸ *Barthmühle wieder in H0*

Ein Wunsch vieler H0-Modellbahner geht in Erfüllung: Die im vergangenen Jahr mit dem „Goldenen Gleis" der Verlagsgruppe Bahn ausgezeichnete TT-Großbekohlung Hilbersdorf ist nun im Maßstab 1:87 erhältlich. Gute alte Bekannte, wobei die Betonung auf gute liegt, erfahren eine Neuauflage, so der schon in DDR-Zeiten zu den Spitzenmodellen zählende Bahnhof Barthmühle nach realem Vorbild an der Elstertalbahn (Bild), zwei weitere Stadthäuser der Schmidt-Straße und Fertigteil-Garagen wie -Haltestellenhäuschen, die man bisher von Beka kannte (und die Beka auch weiterhin im Sortiment führt). Die vom Stellwerksbausatz „Oschatz" vertrauten Abdeck- und Umlenkkästen (Bild) sind nunmehr auch einzeln erhältlich. In TT kommen eine zeitgemäße Dieseltankstelle (Bild) und eine ab Epoche II einsetzbare, über zwei Gleise reichende Fußgängerbrücke auf den Markt. Passend zum N-Bahnhof Krakow ergänzen ein Bahnwärterhäuschen sowie Ziegelmauern und Dachfriesvarianten das Angebot in 1:160.



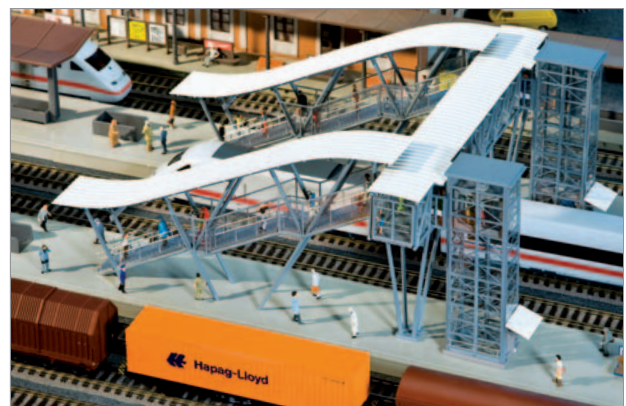
Eine moderne Dieseltankstelle, ab Epoche IV einsetzbar, gibt es für die Spur der Mitte.


Neuauflage eines Vorbild-Bahnhofes: „Barthmühle" kommt wieder in H0!


Abdeck- und Umlenkkästen komplettieren die Gleisfelder vorbildlich im H0-Maßstab.

FALLER ▸ *Bahnhof Lichtenberg, Bahnsteigbrücke und Reiterhof in H0, Stallung und Scheune in N*

„Es lohnt sich, ganz sicher", ist Michael Lang vom Faller-Produktmanagement vom Neuheitenprogramm überzeugt. Die Gütenbacher setzen auf eine Mischung von Tradition und Moderne. So zeigen sie mit dem H0-Bahnhof Lichtenberg (Bild) einmal mehr Flagge in der Backsteinbaukunst, während die H0-Bahnsteigbrücke (Bild) nach Vorbild auf dem Bahnhof Neustadt/Weinstraße nicht nur den diesbezüglichen Empfangsgebäude-Bausatz ergänzt, sondern die hochmoderne Epoche VI auch baulich ins Spiel bringt. Lerzteres gilt auch für die Aral-Tankstelle und das DHL-Logistikzentrum. Das Premium-Modell des Reiterhofs (Bild) dürfte vor allem die Herzen derer hoch schlagen lassen, deren Glück dieser Erde auf dem Rücken der Pferde zu finden ist. Auch in Baugröße N wird das Landleben großgeschrieben, unter anderen mit Stallung und Gerätescheune. Pola eröffnet die G-Saison mit Bretterbuden-Varianten als Bootshaus, Imbiss, Getränkehandel und Honigverkauf.



Neustadt/Weinstraße ist das Vorbild für die H0-Bahnsteigbrücke.

Als limitiertes Premium-Modell ist das H0-Gestüt Lilienhof angekündigt.



Mit dem Bahnhof Lichtenberg setzt Faller auf Backsteinbaukunst.



GÜTZOLD ▸ *03.10 in H0, 24 und 58.30 in TT*

Nach dem hervorragenden Modell der Baureihe 58.30 plant Bernd Gützold einen weiteren großen Wurf: Die 03.10 der DR. Welche Variante genau debütiert, ob mit Kohle- oder Öltender, ob mit IfS- oder Oberflächenvorwärmer, steht noch nicht fest. Immerhin stehen mit 03 1010 und 03 1090 noch beide Vorbildvarianten, wenn auch leider nicht betriebsfähig, für Recherchen bereit. TT-Freunde dürfen sich auf die Realisierung der BR 24 und der BR 58.30 freuen, deren Auslieferung ab 2010 und 2011 angstrebt wird.

S.E.S/ADP ▸ *W50-Updates*

Straßenmeisterei-Schneepflüge mit Normal- und so genannter Speditionskabine (Bild), ein Möbelkoffer-Lkw mit passendem Anhänger und Feuerwehr-Varianten setzen die W 50-Spezialfahrzeuge in H0 fort. In H0 und TT gibt's den Anhänger HW 80 mit Fassaufbau. Ab sofort übernimmt S.E.S den Vertrieb des Adp-Standardsortiments, das in diesem Jahr Studebaker-Varianten und der Goliath-Blitzkarren mit Kofferaufbau ergänzen.



Normal- (li.) und Speditionskabine (r.) an H0-Spezial-W 50.

BECKMANN TT ▸ *DR-V20 und die grüne 01 504*



Im wahrsten Sinne eine kleine Überraschung: Die V 20 (li.), erwartet wurde 01 504 in Grün.

Die ehemalige Wehrmachtslok, später als V 20 bezeichnet, steht auf der Realisierungsliste der Berliner TT-Firma Beckmann als Neuentwicklung ganz oben (Bild, vorn). Voraussichtlich im Herbst kann mit der Auslieferung der ersten Modelle gerechnet werden, in Nürnberg war dieses noch antriebslose Muster zu sehen. Eine Variante erfährt die 01.5: Obwohl es sie so nie gegeben hat, wünschen sich viele TT-Bahner die grüne 01 504 (Bild), und diesem Wunsch kommt Joachim Beckmann gerne nach.

TOLOLOKO ▸ *„Torpedo" und „Imperial Super Serie" in H0*

In den 1930er-Jahren versuchte sich auch Polen an einem Schnellverkehr mit Triebwagen. Der „Torpedo" genannte Leichtbau-SVT (Bild) verkehrte zwischen Warszawa, Kraków und Zakopane. Güterwagenmodelle in feinster Qualität bietet die „Imperial Super Serie" wie mit dem Gastransportwagen (Bild) und Holzkohlewagen (Bild). Weitere Varianten bei den Autos gibt es bei den Jelez-Lkw, unte anderen als Müllwagen (Bild), und beim Pkw mit einem neuen alten Fiat 508 (Bild).

Hoch detaillierte Güterwagen in Metallbauweise in der „Imperial Super Serie" (hinten) und der „Torpedo" (Mitte) zeugen von polnischer Wertarbeit.





PMT ▸ *V 75 und „Brilovec"-Fahrwerk für H0*

Werner Hammer hat die Formen von Reifra übernommen und stellt mit „profi modell thyrow" nunmehr die V 75 in der DR-Epoche-III-Variante her, die ebenso wie die tschechische Schwester T435.0 ab dem dritten Quartal erhältlich sein soll (beide Bild). Freunde der tschechischen „Brilovec" (Brillenschlange) von CS-Train werden sich über einen eigens für sie konstruierten Antriebssatz freuen. Nummernvarianten kann die sä. VII T alias 98.70 mit einem Satz Lokschilder erfahren, zudem gibt es sie auch als Werklok. Für TT-Fans werden Lowa-Hochbordwagen als aktuelle Epoche-V-Modelle der slowenischen SK und der ungarischen MÁV angeboten.



Gute Bekannte in neuer Qualität: Beeindruckend leise zogen die H0-V75 und T435 ihre Runden.

VOLLMER ▸ *Stellwerk „Rüdesheim" in H0*



Unübersehbare Hauptneuheit: Stellwerk „Rüdesheim" in H0.

‚Das Stellwerk „Rüdesheim" (Bild) ist dem Vorbild der 1920er-Jahre nachgebildet. Die Schrottstation nebst als Ladegut angebotenen Altmetallteilen belebt industrielle Modellszenen. Ein Busbahnhof mit überdachtem Bussteig und zwei Businseln bildet den ÖPNV-Mittelpunkt von Kleinstadtszenen; diesen gibt es auch in N. Das Empfangsgebäude „Burghausen" in H0 erinnert an süddeutsch-bayerische Gefilde. In der Retro-Serie werden Bausätze der 1950er- und 1960er-Jahre wieder aufgelegt, quasi modernste Epoche III!

HMB ▸ *Zeche und WLE-Stellwerk in H0*

Für exakte Industriebauten aus lasergeschnittenem Karton ist Huppertz-Modell-Bau (HMB) bekannt. Die H0-Zeche nach Motiven der Grube Radbod in Hamm erfährt eine Erweiterung durch Hängebank (Bild), Kohlenwäsche mit Bandbrücken und Maschinenhaus. Fans der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) dürfen sich auf das Warsteiner Stellwerk in H0 und den H0-Güterschuppen im Wästertal (vor 1945), freuen.



Wächst weiter: HMB-Zeche mit Kohlenwäsche und Bandbrücke.

MODELLBAU VEIT ▸ *Pollovariante 991401 in H0e*

Mit Faulhabermotor ausgerüstet und für den Digitalbetrieb vorbereitet ist das metallene H0e-Handarbeitsmodell der 991401 als Epoche-III-Pollovariante (Bild), das Jürgen Veit in Halle 4a zeigte.. Die Lok Nr. 20 der Mansfelder Bergwerksbahn ist in Vorbereitung. E-Mail: modellbau-veit@freenet.de.



Die Pollovariante der 500 Loks aus Babelsberg präsentierte Jürgen Veit.

KRAUTHAUSER ▸ *„Demag"-Kettenfahrzeug in H0*

Das Kettenfahrzeug Demag D7 gibt es in der zivilen Variante als Schlossereifahrzeug und als knallrote Betriebsfeuerwehr. Die erotischen Figuren werden um ein Set „Sexy Lack & Leder" ebenfalls in H0 bereichert. An vergangene Zeiten erinnert eine Bahnhofsstreife der NVA. Bernd Hauser hat außerdem den Vertrieb der Häuser-Fertigmodelle von ESLO übernommen, die einen besonders urigen Charakter haben und sich trefflich auch für Dorf- oder Kleinstadtszenen im Maßstab 1 : 87 eignen.

PIKO ▸ *V60 und Umbau-Dreiachser in G*

Was machen andere falsch, was Piko richtig macht? Dr. René Wilfer zwinkerte vielsagend durch seine neueste Brillenkreation und verwies auf ein respektables positives Geschäftsergebnis, „welches derzeit in der Modellbahnbranche nicht alle Unternehmen vorzuweisen haben." Vor allem das Gartenbahnprogramm, mit dem sich die Sonneberger inzwischen als Vollsortimenter etabliert haben, habe zum guten Abschneiden beigetragen. Folgerichtig sind gleich zwei Hauptneuheiten dem modellbahnerischen Freiluftvergnügen gewidmet. Die V60 und der Bundesbahn-Umbau-Dreiachser zeigten sich in vielversprechenden SDL-Modellmustern auf Epoxydharzbasis. Auf einen Klassiker dürfen sich alle Reichsbahn-Fans unter den H0-Bahnern und -Bahnerinnen freuen: Der Doppelstock-Gliederzug der DR erscheint zum 60-jährigen Bestehen der Pionier-Konstruktion zunächst in der Epoche-IV-Ausführung. Die am Messestand ausgestellte Formstudie hatte allerdings mit der Serienfertigung noch wenig gemein.



Das Muster des Umbau-Dreiachsers der Bundesbahn in G lässt hoffen.



Die Proportionen recht gut getroffen hat das Muster der Piko-V60 in G.

TT-CLUB BERLIN/PEREZWET ▸ *Standard-Hilfszug und Breitspur-Kesselwagen in TT*

Den dreiteiligen Standard-Hilfszug der DR legt Hans-Henning Schauer ebenso auf wie dessen als Einheits-Hilfszug bezeichnete, verkehrsrote DB AG-Variante (beide Bild). Niedlich anzusehen ist der Wismarer Schienenbus ohne Schnäuzchen mit Beiwagen (Bild). Ein Set Schüttgutwagen erinnert an den DDR-Braunkohlentagebau. Die im Vertrieb beim TT-Club befindlichen russischen Modelle von Perezwet erfahren Zuwachs mit einem Viehtransportwagen der SZD (Epoche III), einem Niederbordwagen (Bild), einem SZD-Krankentransportzug sowie mit Kesselwagen-Varianten (Bild).

Einheits- (hinten) und Standard-(Mitte)-Hilfszug, Breitspur-Kessel- und -Flachwagen (vorn li.) und „Wismar"-Einheit (vorn re.) am TT-Club-Stand.





ELECTROTREN ▸ *VT 36.5 mit VS 145 in H0*

Den H0-Dieseltriebwagen VT 36.5 samt Steuerwagen VS 145 der Deutschen Bundesbahn bringen die Spanier in weinroter Lackierung, zudem in DRG-Ausführung als VT 137 im eleganten Creme-Rot. Der dreiachsige preußische Postwagen „Mainz" 3912 kommt als Museumsversion im DRG-Look, zudem ein Schiebewandwagen Hbis in Mittelweserbahn-Lackierung und ein vierachsiger Niederbordwagen in ebensolcher Ausführung. Die vierachsigen SNCF-Elektrolokomotiven BB 1504, 1525, 1600 und 1628 erscheinen mit korrekten Detailunterschieden im Lüfterbereich. Außerdem bringt Electrotren die sechsachsige SNCF-Diesellokomotive der Reihe CC 64000 - 65000 in vier weiteren Ausführungen. Auch vom Dieseltriebwagen Autorail X2400 erscheinen weitere Varianten. Neu sind die niederländischen Elektrolokomotiven 1310 und 1312 mit entsprechend differierenden Details sowie die tschechische Taucherbrille. Diverse Güterwagen verschiedener Bahnverwaltungen und die RENFE-Mikado runden Electrotrens Neuheitenpaket ab.



Die Mikado der Spanischen Staatsbahn (RENFE) in neuer Ausführung wird noch in diesem Jahr ausgeliefert.

BAUER ▸ *Käfer unter Plane und Schwertransport-Güter mit Lademaßüberschreitung in H0*



H0-Schwertransporte dominieren faszinierend Bauers Messediorama.

Vielfach verfeinert präsentiert Bauer sein bekanntes Ladegüter-Sortiment in H0. Als besonders interessante Neuheit erscheinen VW-Käfer-Karossen unter Plane. Einige Bereicherungen der Thematik „Vom Erz zum Stahl" werden gekrönt von aufwendig pastos gealterten Trix-Schlackenwagen. Ein neues Messediorama mit dem Titel „Trotz Wirtschaftskrise – wir schaffen Platz für Neues" zeigte nicht nur den Abbruch einer betagten Fabrikanlage, sondern vor allem Bauers Qualitätsstandard. Nach Jahrgängen ergänzender Neuheitenblätter wird es 2009 nun auch wieder einen neuen Bauer-Gesamtkatalog geben.

HEKI ▸ *Baum-Innovationen in H0 und Co.*

Aus Rastatt kommen ergänzend zur „super Artline Serie" verschiedene neue Fichten in vorbildorientierter Ausführung als Fertigmodelle und teils auch in Bausatzform. Die Qualität lässt kaum Wünsche offen, die optisch verbesserte Tannen-Ausführung bleibt dem Spülbürsten-Prinzip treu . Als Fertig-Laubbaum kommt eine stattliche Trauerweide. Ein spezieller Beflockungsleim eignet sich zur Belaubung von Natur-Seemoos mit den ebenfalls neuen Belaubungsflocken. Mit dieser Methode bleiben fortan auch feinste Verästelungen sichtbar erhalten und der Seemoos-Laubbaum zudem nach seiner Trocknung elastisch.

MEHANO ▸ *Im Schrumpfungsprozess*

Messeneuheiten gab es an den beiden Ständen der Slowenen nicht zu sehen. Kein Wunder, bei einem Rumpfteam von nur noch sechs Beschäftigten ist mehr als ein Abverkauf kaum noch möglich.

REVELL ▸ *Trabi und Samba-Bus in 1:24*



Der Trabi in 1: 24 dürfte auf Gartenbahnanlagen für Ostalgie sorgen.

Den kultigen Zweitakter Trabant haben die Ostwestfalen aus Bünde, sicher zur Freude der Ostalgie-Fans unter den Gartenbahnern, im Maßstab 1:24 (Bild) angekündigt. Auf dem Dauermessestand im zweiten Obergeschoss der Halle 12 präsentierte sich außerdem in seriennahem Zustand der so genannte Samba-Bus von VW im selben Maßstab. www.revell.eu.

DIETZ ▸ *Susi-Sound-Programmer*

Der Höfener Elektronik- und Gartenbahn-Spezialist bietet einen Susi-Sound-Programmer wahlweise mit USB- und serieller Schnittstelle an. An Großbahner wendet sich Dietz mit einem Speicherkondensator mit intelligenter Elektronik, einem Radsatzpaar aus Edelstahl sowie mit einem radsynchronen Dampferzeuger zum Anschluss an eine Susi-Schnittstelle. Rungenwagen R-w der Rhätischen Bahn (RhB) erscheinen im Set mit Betriebsspuren versehen für Spur IIm. Info: www.d-i-e-t-z.de.

BEMO ▸ *Neue H0m-Selbstentladewagen*



Die neuen Selbstentladewagen des Typs Fd gibt es bei verschiedenen Schweizer Meterspurbahnen.

In der exklusiven Metal-Collection wagt sich Bemo an die RhB-Mallets G2/3x2/2, die sowohl mit langem und kurzem Wasserkasten erhältlich sein sollen. Außerdem werden die Zahnraddampflokomotiven HG2/3 „Breithorn" der BVZ-Bahn und „Weisshorn" der DFB produziert. Neu sind ebenfalls die Selbstentladewagen Fd, die es sowohl für die RhB, die FO- und die SBB-Brünig-Bahn geben wird. Der Berninatriebwagen ABe 4/4 wird mit je einem Lyra- und einem Scherenstromabnehmer geliefert. Das Berninabahn erfährt Zuwachs durch die neuen Panoramawagen. Die gedeckten Güterwagen K 5236 bis 5386 gibt es in einem Viererset in Grau. Endlich wird die „Balkonlok", HGe4/4 I der FO-Bahn, überarbeitet und erhält einen zentralen Fünfpol-Motor sowie eine digitale Schnittstelle. Die H0-Regelspurbahner dürfen sich auf die Baureihe 634 freuen. Diese DB-Triebzugreihe ging aus der Baureihe 624 hervor und erhielt luftgefederte Drehgestelle sowie eine gleisbogenabhängige passive Wagenkastensteuerung. Das deutsche H0e-Sortiment wird um eine Variante der IVk (99 545 bis 608) bereichert, außerdem wird die Altbau-VIIk (99.73-76) überarbeitet.



Der gedeckte Typ K, die neuen Bernina-Panoramawagen und die ABe 4/4 mit verschiedenen Stromabnehmern.

P.L. MODELL ▸ *Wagen in TTe, MCi in H0*

Peter Lorenz bringt einen Behelfspersonenwagen mit Traglastenabteil MCi in H0. Ansonsten bleibt er seinem Schwerpunkt TT treu: Für 2009 wird die Auslieferung des vierachsigen sächsischen Abteilwagens B4p mit und ohne Bremserhaus avisiert. Ein EDK6-Eisenbahnkran ergänzt die TT-Großbekohlung „Hilbersdorf" von Auhagen. Die Doppelrungenwagen Smbs der SBB (Bild) und der sechsachsige Flachwagen Sams bereichern den Epoche-V-Wagenpark. Neu in TTe sind Personenwagen nach Vorbild auf sächsischen Strecken (Bild). Ein Zaunbausatz für Schrägen in H0 erleichtert den Landschaftsbau.



Alles im Maßstab 1:120: V.l. Wechselbrücke, TTe-Gepäckwagen, Doppelrungenwagen der SBB und Langenschwalbacher-Variante.



KIBRI ▸ *Karton-Bausätze in H0, N und Z*



Aus lasergeschnittenem Karton bestehen die N-Gebäude des Bergdorfs.

Nach Holz, Metall und Kunststoff entdeckt das Traditionsunternehmen Kibri unter dem Dach des Wuppertaler Unternehmens RIRE nun auch den Werkstoff Karton. Die lasergeschnittenen Gebäudemodelle finden sich in den Nenngrößen H0, N und Z und wurden auf dem Messestand auf kleinen Dioramen, so zum Beispiel das Bergdorf mit Stephans-Kirchlein in N (Bild), ausgestellt. Das Thema Energie spiegelt sich in der Photovoltaikanlage in H0 wider, aber auch in der Dieselloktankstelle „Villingen". Bei den H0-Nutzfahrzeugen wartet der Unimog in Formvarianten mit einer Doppelkabine sowie mit Mähwerk der Straßenmeisterei auf. www.kibri.com.

EPOKE MODELLER ▸ *Scandia-VT und Bahnhof Klütz in H0*

Die Scandia-Schienenbusse sind nun endlich lieferbar und werden als Gleich- und Wechselstrommodelle sowie mit und ohne Sound respektive Digitalisierung in die Läden kommen. Verschiedene dänische Bahngesellschaften werden angeboten, auch Zugsets wird es geben. Eine Überraschung besonderer Art haben die Dänen für Freunde norddeutscher Nebenbahnen parat: Empfangsgebäude (Bild), Güterboden und Remise des Bahnhofes Klütz gibt es als exzellente Modelle in 1:87 und waren in Nürnberg erstmals zu sehen!



Der Bahnhof Klütz mit hübschem Empfangsgebäude in H0.

HORNBY ▸ *WLE-Breuer-Schienentraktor und BLS-Ce 4/4 311 in H0*



Den Breuer-Schienentraktor wird es nicht nur in WLE-Ausführung geben.

Mit Neukonstruktionen hält sich das im vergangenen Jahr nach Rödental umgezogenen Mehrmarken-Unternehmen merklich zurück. Verständlich: „Wir haben noch zu viel aus dem letzten Jahr aufzuarbeiten", stellte Hornby-Deutschland-Chef Knut Heilmann fest. Mit dem H0-Breuer-Schienentraktor nach WLE-Vorbild (Bild) hatte er allerdings eine komplette Rivarossi-Neuentwicklung im Gepäck, die auf die im Januar angekündigte FS-Variante des urigen Gefährts folgen soll. Entgegen der Vorjahrsankündigung wird nun die DRG-Version der Baureihe 58 als Formänderung vorgezogen. Die 58 2147 wird erst 2010 oder 2011 produziert. Das noch unvollständige H0-Muster der Stangen-E-Lok Ce 4/4 311 der BLS (Bild) mit der Achsfolge D bewies, dass im Rivarossi-Sortiment auch die historisch orientierten Eidgenossen nicht zu kurz kommen sollen. In der Baugröße N rollt als Formänderung der ICE 3 mit den entsprechenden Klimaanlagendachaufbauten ins Arnold-Sortiment. Das Heico-Ladegüterprogramm „ist vorerst auf Eis gelegt", ließ Knut Heilmann wissen.



Die Ce 4/4 311 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn nimmt Formen an.

ROCO ▸ *DR-E-250 beider Bauserien in H0, Transportwagen für Regelspurfahrzeuge in H0e*



Formneuer-H0e-Transportwagen (re.), V36 und BR 24 als Formvarianten und überarbeitete Klein-Güterwagen.

Das Portfolio der Modelle nach DR-Vorbild bereichern die Vorserien- und die Serien-Ausführung der E-Lok-Baureihe 250, die auch als 155 der DBAG anrollt. Mit der 152 schließt Roco die letzte eigene Lücke bei den Neubau-E-Loks der DBAG. Auch die dritte Neukonstruktion ist mit dem Dieseltriebwagen Regioshuttle ein Epoche-V-Modell, das zunächst als DB-650 beziehungsweise in einer Ausführung der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) geliefert wird. Große Bekanntheit in Deutschland genießt die als Taucherbrille bekannte tschechoslowakische Diesellok-Baureihe 745, die in Epoche-V-Beschriftung für die Tschechische und die Slowakische Staatsbahn auftaucht. Österreich-Fans erhalten die E-Lok 1245, die in Deutschland beispielsweise auf der Mittenwaldbahn zu sehen war. Freunde französischer Dampfloks dürfen sich auf ein tolles Modell der Chapelon-Dampflok 231 E freuen, die zunächst als Museumslok auf den Markt kommt. Für das Jahr 2010 kündigen die Österreicher die Auslieferung des Hondekop genannten niederländischen Plan-V-Elektrotriebwagens an. Der Schweizer Neigetechnik-Triebwagen ICN ist eine Übernahme aus dem vergangenen Neuheiten-Jahr. DR-Bahner erhalten Varianten der im vergangenen Jahr vorgestellten V 36 (für die Epochen III und IV) wahlweise mit oder ohne Digitalkupplung. Die DR-44 rollt mit Kohletender als Epoche-IV-Lok mit oder ohne Sound an, die 74 kommt als Epoche-III-Lok (nicht für Wechselstrom). Die 01 war mit Wagner-Windleitblechen auch in der Epoche IV noch eine elegante Erscheinung. In überarbeiteter Auflage mit Schnittstelle und LED-Beleuchtung erscheinen die DB-Neubau-23 (Epoche III) und die ölgefeuerte Neubaukessel-042 (Epoche IV). Letztere ist nicht in Wechselstrom-Version lieferbar. Die DB-118 war beim Augenarzt, der ihr LED in die Stilaugen eingesetzt hat. Eine Formvariante stellen die in einem TEE-Merkur-Dreier-Set gelieferten DB-Wagen mit Steildach dar. Güterwagen-Neuheiten nach deutschen Vorbildern ergaben sich im Wesentlichen durch die Übernahme zahlreicher Formen von Klein-Modellbahn. Ein Transportwagen für Regelspur-Fahrzeuge auf H0e-Gleisen ist ebenso neu wie eine im Maßstab 1:76 gefertigte Fairley-Dampflok. TT-Bahner dürfen sich auf die für 2010 angekündigten offenen Güterwagen Klagenfurt und Es der DR freuen.



Mangels Roco-Muster nahm der VGB-Fotograf eine Gützold-Lok ins Visier.

VIESSMANN ▸ *Bewegte Gleisbaurotte in H0 und Gateway zum Commander*

Viessmanns bewegte Welt bereichern unter anderen eine Gleisbaurotte und ein Hobbypilot, der ein ferngesteuertes Hubschrauber-Modell fliegen lässt. H0-Bahner können auch einen Plakatkleber arbeiten lassen, einen Wasserkran zur Lok schwenken oder die Hebebühne einer Werkstatt bedienen. Der Elektronik-Spezialist hat sich der bislang aus Lenz, Tams, Kühn und Zimo bestehenden Railcom-Gruppe angeschlossen und entwickelt einen Detektor zur bidirektionalen Überwachung von vier Gleisabschnitten. Dieser kann mit dem Railcom Gateway HSB an den High-Speed-Bus des Commanders angeschlossen werden. Mit einem vierpoligen Verlängerungskabel darf die Entfernung zwischen Signal und Multiplexer größer als bisher sein. Die Multiplex-Signalpalette erweitert ein Licht-Vorsignal mit Kennlicht. Die LED-Technik hält mit zwei Bahnsteigleuchten und Wagenbeleuchtungen (gelb, kalt- und warmweiß) Einzug in die Baugröße N. Unter dem Label Micro-Länder-Club stellen die Firmen Busch, Faller und Viessmann Produkte zu einem Jahres-Themenbereich zusammen. Info: www.viessmann-modell.de.



Die Mitglieder der H0-Gleisbaurotte geraten in Bewegung.



HERPA ▸ *Trabi mit Dachzelt in H0*

Noch in der Entwicklung befindet sich ein Autobahn-System, bei dem mit Metallplättchen versehene Autos von einem beweglichen Magnetfeld gezogen werden. Die Dietenhofener präsentieren auf der H0-Automobil-Ausstellung die Tourist genannte Kombi-Version des Wartburg 353 und den Trabi mit Dachzelt. Borgwards Isabella erscheint als Kombi und als Coupé. Teilweise bereits im Vorjahr angekündigt, rollen die Magic-Modelle des Mercedes 180 (Ponton-Mercedes), Opel Kapitäns von 1962, Mercedes Strich-8, Weltkugel-Ford-Taunus, Renault R8 sowie des VW Transporters T1 vom Band. Lkw-Fans freuen sich auf Mercedes Axor und Atego als Zweiachs-Kipper mit neu konstruiertem Fahrgestell. Eine Spezialität beim Vorbild wie im Modell ist der Flatliner genannte Innenlade-Auflieger der Firma Langendorf. Feuerwehrfreunde dürfen den dreiachsigen Liebherr-Mobilkran in den Fuhrpark einstellen. TT-Bahner erhalten den Wolga als Polizei-Wagen. Info: www.herpa.de.



Ein bewegliches Magnetfeld zieht die H0-Autos.

ESU ▸ *Kleine Infrarot-Zentrale und ECoS II*



ECoS II (links), der Navigator (rechts) und der Railcom-Detector (vorne).

Der Digital-Spezialist stellte in Nürnberg die zweite Generation der Digital-Zentrale ECoS vor, die sich von der weiterhin im Programm befindlichen ECoS I vor allem durch den nun farbigen Bildschirm und eine geänderte Anordnung der Funktionstasten unterscheidet. Zum Anschluss an beide Zentralen hat ESU einen ECoS-Detector-Rückmeldebaustein mit Railcom-Intelligenz und ein daran anschließbares ECoS-Detector-Extension-Modul entwickelt, mit dem man selbstgebaute Gleisbildstellpulte der ECoS bekanntmachen kann. Mit einem ECoS-Link-Terminal genannten Verteiler-Modul ergänzt man den ECoS-Link-Bus um Anschlussbuchsen. Eine Navigator getaufte, dem Bachmann-Dynamis-System ähnliche infrarot-basierte Zentrale rundet das Sortiment nach unten ab. Dem Lok-Pilot V3.0 haben die Ulmer eine Kupplungsfunktion spendiert, wodurch eine Lok bei Betätigung der entsprechenden Taste automatisch vom Zug abrückt. Außerdem wurde ein Modus programmiert, der einen konstanten Bremsweg unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit garantiert. Loksound-XL-V3.0-M4-Decoder sind nun voll mfx-kompatibel und melden sich darum an mfx-tauglichen Zentralen selbsttätig an. Innenbeleuchtungssätze für die Baugrößen N bis H0 beziehungsweise 0 und I tragen warmweiße LED mit einstellbarer Helligkeit. Info: www.loksound.de.

LEMKE ▸ *V 20, Opel Blitz und IC-Doppelstockwagen der SBB in Baugröße N*



Die neue V 20 im N-Maßstab hatte Lemke so gut wie fertig, nicht so die SBB-IC-Doppelstockwagen.

Bestens gelungen präsentierten sich in Nürnberg Lemkes V 20 sowie der Opel Blitz im Maßstab 1:160, jeweils in verschiedenen Ausführungen. Desweiteren waren der Krupp Titan sowie der Mercedes-Bus O 6600 fertig zu sehen. Der Mercedes-Benz-Laster L 322 kommt in diversen Ausführungen, ebenso der Mercedes-Bus O 3500. Auch der Lastwagen Büssing LU 11 soll künftig die N-Straßen bereichern. Die Baureihe 189 erscheint wie der Taurus in vier Varianten, die Class 66 in zweien. In DB-Ausführung als 18.3 sowie in grauer Länderbahnlackierung kommt die badische IV h. Mit waagerechten Lüfterlamellen und Einzellampen rollt die E 40 in grüner Farbgebung auf N-Gleise. In limitierter Auflage erscheint ein bayerischer Schwellenimprägnierzug als feinstes Messingmodell. Für H0 kündigt man ein zweiteiliges „Schwabenpfeil"-Set und die DB-Doppelstockwagen in den grünen Lackierungsspielarten der Epoche IIIb und IV an. Auch unlackierte Handmuster moderner Doppelstockwagen der SBB und eines Heizwagens waren zu sehen.

LDT ▸ *s88-Rückmelder mit RJ-45-Buchse*



Sämtliche Schaltmodule sind wie bei LDT üblich auch als Bausätze lieferbar.

Auch Peter Littfinski überarbeitet seine s88-Rückmeldemodule durch die Integration einer s88-N genannten Buchse mit RJ-45-Buchse (bisheriger s88-Steck-Anschluss bleibt erhalten). Derart ausgestattet erscheinen ein Achtfach-Rückmeldemodul mit integrierten Gleisbelegtmeldern, ein 16-fach-Rückmeldemodul (schaltet gegen Masse) und ein 16-fach-Rückmeldemodul mit Optokoppler-Eingängen. Für alle Digitalformate eignet sich das Kehrschleifenmodul KSM-SG, bei dem Schaltinformationen über Sensorgleise gegeben werden. Info: www.ldt-infocenter.com.

TAMS ▸ *Rail-Com-Detektoren*

Railcom kommt auch bei Tams mächtig in Fahrt. So wird es vom Elektronikspezialisten einen Detektor RCD-W für die Rückmeldung von Zubehör-Decodern sowie einen RCD-2 getauften lokalen Detektor mit Schaltfunktionen geben. Zur bequemen Einstellung von Tams-Decodern am Computer befindet sich eine entsprechende Software in der Entwicklung. Der Booster-Link überträgt die Rückmeldedaten über Trennstellen mit unterschiedlichen Boostern hinweg. Nicht im letzten Messebericht enthalten war auch die im Herbst vorgestellte neue Decodergeneration. www.tams-online.de.



Ein Display trägt der RCD-W-Detektor.

DM-TOYS ▸ *Nutzfahrzeuge in N*

Im Durchgang zur Messehalle 4a zeigte mit Daniel Mrugalski ein Branchenneuling Flagge. DM-Toys hat sich auf die Baugröße N spezialisiert und wartete mit zahlreichen Nutzfahrzeug-Metallmodellen auf. www.dm-toys.de.

LENZ ▸ *Spur-0-Kesselwagen und Rail-Com-Detektor*

Der DCC-Pionier hat einen Rückmeldebus (Railcom-Bus) für die bidirektionale Kommunikations-Plattform Railcom entwickelt. Die ersten beiden Geräte sind der Lokale Railcom-Detektor LRC 130, der vier Gleisabschnitte überwachen kann und der USB-Gateway LRC 135, mit dem man am Computer die Detektoren einrichtet. In der Entwicklung befindet sich auch ein speziell auf das hauseigene Xpress-Net zugeschnittener Gateway. Loks ohne railcomfähigen Decoder können mit einem kompakten Railcom-Sendemodul nachgerüstet werden. Ein neues Kehrschleifenmodul ermöglicht schnellere und zudem verschleißfreie Fahrspannungsumschaltung in Kehrschleifen. Die Vertreter der neuen Lok-Decoder-Generation sind allesamt railcomfähig. Spur-0-Bahner dürfen sich auf die DB-212 (Epochen III und IV) freuen, die alle Formänderungen gegenüber der bekannten 211 aufweist. Mit einem komplett neuen Gehäuse erscheint die auf der DB-216 basierende 218. Spur-0-Güterzüge werden durch einen zweiachsigen Kesselwagen ergänzt. Das Gleissortiment wird durch den Radius R11 (1763 mm) als Parallelkreis zum R10 sowie durch eine 22,5-Grad-Kreuzung erweitert, mit der man doppelte Gleisverbindungen („Hosenträger") realisieren kann. Eine noch schlankere Weiche (Abzweigradius 3680 mm) befindet sich auch in der Entwicklung.


Bereits als Handmuster war der zweiachsige Spur-0-Kesselwagen am Lenz-Stand zu bewundern.



LILIPUT ▸ *Vorserien-E 10 001 und zweiachsige Abteilwagen in H0*



Die Abteilwagen (links) sollen im Frühherbst ausgeliefert werden, die putzige österreichische H0e-Diesellok drehte bereits in der Vitrine ihre Runden.

Erstmals als Großserienmodell rollt die Mutter aller Einheits-E-Loks, die Vorserienlok E 10 001 in H0 für die Epoche III an. Wie bei Liliput mittlerweile üblich, erscheint die Lok für Gleich- und Wechselstrombahner. Dasselbe gilt auch für die zweite Formneuheit, die schwere Dampflok 45 023, die als neubekesselte DB-Lok realisiert wird. Da mit der Auslieferung erst im Jahre 2010 zu rechnen ist, hat der Modellbahner ausreichend Zeit zu sparen. Die 71 004 in DRG-Ausführung stellt eine Formvariante der gelungenen 71 dar, die in diesem Heft getestet wurde. Passend zur formveränderten 84 009 der DRG kommen die B-, C- und Ctr-Wagen der Altenberger Bauart auf den Markt. Lange erwartet haben viele Modellbahner die Familie der zweiachsigen Abteilwagen der Bauart -21, die Liliput zunächst als nach DB-Epoche III beschriftete B-21, C-21, Ctr-21 und Cd-27 im Frühherbst dieses Jahres in den Handel bringt. Fans moderner Güterzüge dürfen sich auf ein zweiteiliges Container-Tragwagen-Set der Schweizer Post freuen. H0e-Bahnern offerieren die Liliputaner eine zweiachsige Diesellok VL6 der Steiermärkischen Landesbahn. Ebenfalls für die schmale Spur, aber in Gartenbahnformat eignet sich die putzige zweiachsige V11, der man gerne nachsieht, dass sie kein direktes europäisches Vorbild hat, was auch für die beiden Rungenwagen für dieselbe Spurweite gilt. Für die Digitalzentrale Dynamis fliegen die von ESU für Bachmann entwickelte und von Liliput vertriebene Mutter-Zentrale namens Pro-Box und ein Infrarot-Empfänger- und Erweiterungsmodul ein. Info: www.liliput.de.



Die DRG-Version der 71 weist diverse Veränderungen gegenüber der DB-71 auf.

WUNDER ▸ *E 50 und Mitteleinstiegswagen in großen Spuren*

Buchstäblich wundervoll ausgeführt kommt die E 50 in den Baugrößen I und 0. Der Mitteleinstiegswagen Byl 421 der DB sowie die bekannten Hechte rollen ebenfalls aufs Spur-I-Gleis, desweiteren der Autotransportwagen DDM 915 und der Container-Tragwagen Lgjs 573.



Mit Allachsantrieb glänzt die Baureihe E 50 in Baugröße I als wahres Kraftpaket.

UHLENBROCK ▸ *Multiprotokoll-Digitalzentrale Intellibox II und Digital-Servos*

Die im vergangenen Jahr angekündigte Intellibox II nimmt Fomen an. Bei im Vergleich mit der Vorgängerin identischen Abmessungen erhält sie unter anderen ein größeres Display (mit Klartextanzeige), eine Lokdatenbank und eine Fahrstraßensteuerung über Rückmeldekontakte. Über das hauseigenene Lissy-System ist eine Lokpositionsanzeige möglich. IB-Com nennt sich eine Digitalzentrale, die über den PC mit jeder Steuerungssoftware, die das Loco-Net-Protokoll unterstützt, angesteuert werden kann. IB-Com wird auch im Set mit der Steuer-Software Win-Digipet angeboten. Der Mini-Servo und der Getriebemotor werden nun auch mit integriertem Multiprotokoll-Decoder geliefert. Ebenfalls mit Decoder bestückt und fix und fertig zum Einbau ist ein H0-Wasserkran (Bild) auf Kibri-Basis. Zur Montage an handelsüblichen Kränen oder für den im vergangenen Jahr ausgelieferten Bockkran entwickelten die Elektronik-Spezialisten einen vorbildgetreuen Lasthebemagneten BvM L34-170. Auf die Bezeichnung Power 4 wurde ein Loco-Net-fähiger Booster getauft. Das Track-Control-Stellpultystem wird durch ein Dreifach-Tasten- und durch ein Joystick-Segment ergänzt. Für zweimotorige Funktionsmodelle nehmen die Bottroper einen Decoder ins Sortiment.



Intellibox II (Gehäusemuster) und der digitale Wasserkran waren die Highlights.

HOBBYTRADE ▸ *DE 1024 in H0*

Der Fertigstellung entgegen geht die sechsachsige Diesellok DE 1024 als BR 240 der DB und als DE 11 der Privatbahn HGK. Die maßstäblich langen Doppelstockwagen erhalten Tiefeinstiege (Sitzwagen) sowie Änderungen für die Regionen Berlin, Nürnberg und für die Schwarzwaldbahn. Der Taschenwagen Sdgmns 743 und der zweiteilige Flachwagen Laads 800 B werden in weitgehender Metallausführung entstehen. Für den dänischen Markt rollt die 1'C2'-Tenderlok Litra S an. Info: www.hobbytrade.dk.



Kurz vor der Auslieferung steht die HGK-DE 1024.

RIETZE ▸ *Neoplan-Cityliner C in H0*


Serienreif präsentiert sich der Neoplan-Cityliner C in H0.

Über einen „Umsatzzuwachs von über neun Prozent“, freut sich Franz Roy, bei Rietze für PR- und Marketing verantwortlich. Die Altdorfer setzen auch 2009 auf ein überschaubares, dafür aber exquisites und zeitnah lieferbares Neuheitenangebot. Mit dem Neoplan-Cityliner C (Bild) und dem Solaris Urbino 18 sowie dem Lion´s City G von MAN bedient Rietze das H0-Segment moderner Reise- und Linienbusse. Mit dem Mercedes-Benz Citaro G wird auch die Nenngröße N nicht vergessen. Der LE 2000 und der Dekon-P, beide auf MAN-Basis, setzen die Serie moderner Feuerwehreinsatzfahrzeuge fort. Für Oldtimerfreunde trefflich dekoriert war der Messestand mit echtem Pritschen-Lieferwagen, dem Renault NN, dessen H0-Urmodell gleichfalls zu bewundern war. www.rietze.de.

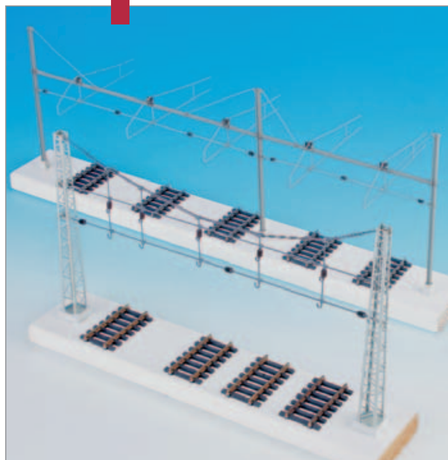
WIKING ▸ *Ford Granada und Opel Kadett B in H0*

Eine Tradition endet, eine Tradition bleibt: Während Wiking derzeit seinen klassischen Standort Berlin aufgibt und ab März alles in Lüdenscheid konzentriert, wurden die echten Messeneuheiten wieder einmal als Silberlinge präsentiert. Ein weites Herz für H0-Oldtimer bewiesen die Konstrukteure mit Ford Granada, Opel Kadett B und dem schon ergrünten Porsche 914 (alle Bild). Als weitere Silberlinge boten sich festlich illuminiert Nutzfahrzeuge wie der Fendt Farmer 2S, der Volvo-Radlader L350 F, der Deutz Agroton X720 in zwei Versionen (Bild), der Actros in zwei Führerhausvarianten und in Baugröße I der Deutz Agroton TTV 630. Der Unimog U20 (Bild) wird ebenfalls noch heuer mit Schneepflug sowie mit Reinigungswalze fit für den H0-Straßeneinsatz sein. Auf zwei Klassiker-Formneuheiten können sich Liebhaber der Baugröße N einstellen: Der Lanz Bulldog wird mit offenem und gedeckten Führerstand sowie Mähwerk (beide Bild) aufgelegt.


In festlicher Beleuchtung posieren die Silberlinge vom N-Fendt bis H0-U20.



SOMMERFELDT ▸ *Neue Quertragwerke*



Das neue Einfachquertragwerk (v.) und das Schiebebühnenpendant.

Jürgen Sommerfeldt zeigte ein neues, besonders leicht aufzubauendes H0-Einfach-Quertragwerk, das es in unterschiedlichen Breiten für das Überspannen von fünf bis acht Gleisen gibt. Weiter entwickelte der Oberleitungsspezialist ein Quertragwerk für Schiebebühnen, ebenfalls für H0.

WEINERT ▸ *DR-Reko-41 und Günther lebt!*

Wichtigste Ankündigung bei Weinert ist die Reko-41 der DR. Sie dürfte aber sicher nicht mehr in diesem Jahr ausgeliefert werden, da noch einige Altlasten, sprich Neuheiten der vergangenen Jahre weiter vorne auf der Agenda stehen. Begrüßenswert ist auch, dass man sich entschlossen hat, die urige Dampf-Trambahn-Lok „Plettenberg" zu überarbeiten und neu aufzulegen. Für viele Modellbauer dürfte interessant sein, dass Weinert Werkzeuge des ehemaligen Herstellers Günther-Modellbau kaufte und deshalb viele Günther-Teile so wieder erhältlich sein werden, darunter auch der Bausatz eines sächsischen (Schienen-) Omnibusses. Für die Bastler dürften die vielen, wieder lieferbaren E-Lok-Kleinteile interessant sein, die erforderlich sind, um Großserienfahrzeuge zu verbessern.



Die BR 50 ÜK dürfte zu jenen Weinert-Neuheiten gehören, die etwas zügiger im Handel sein werden.

MASSOTH ▸ *DCC-Onboard-Adapter*

Onboard-Loks von LGB können mit dem DCC-Onboard-Adapter einfach und ohne Verdrahtungsaufwand digitalisiert werden. Mit deutlich gesteigertem Dampfausstoß wartet ein Heizelement für Gartenbahn-Loks auf. Ein Rückmeldesender überträgt Impulse per Funk zum Dimax-Funkempfänger. Mit einer 33 Zentimeter langen und kürzbaren Acht-LED-Lichtleiste durchflutet man beispielsweise Pikos Spur-G-Schienenbus mit warmweißem Licht. Info: www.massoth.de.

KÜHN ▸ *TT-Coiltransportwagen und Decoder*

Den modernen TT-Güterwagenpark bereichern ein Blechrollentransportwagen Shimms mit Plane und eine offene Ausführung. Beide kommen zunächst in Zweiersets zur Auslieferung. Das Decoder-Sortiment erweitert ein Schaltdecoder mit acht Ausgängen, der über ein Programmiergleis oder per Hauptgleisprogrammierung einstellbar ist. Die digital wie analog einsetzbare Beleuchtungsleiste weist eine Länge von 23 cm auf und kann bis auf 9 cm gekürzt werden. Sie trägt sieben warmweiße LED und einen Digitaldecoder. Info: www.kuehn-modell.de.

HERIS ▸ *Containertragwagen Sgnns und niederländischer Plan-D-Liegewagen in H0*



Der Containertragwagen (vorne) ist ebenso wie der rechts stehende Plan-N-Liegewagen ein Handmuster. Der Autotransporter ist schon lieferbar.

Die Richthammers brachten ein Handmuster des vierachsigen H0-Containertragwagens Sgnns in Epoche-V-Ausführung mit nach Nürnberg. Viele Jahre war der niederländische Plan-N-Liegewagen auch in internationalen Zügen zu bewundern. Heris fertigt den Schnellzugwagen in einer Epoche-III- und drei Epoche-IV-Versionen. Der Autotransportwagen (für Reisezüge) der Bauart DD ist nun mit geändertem Aufbau in einer grauen Lackierung erhältlich. Info: www.heris-modelleisenbahn.de.

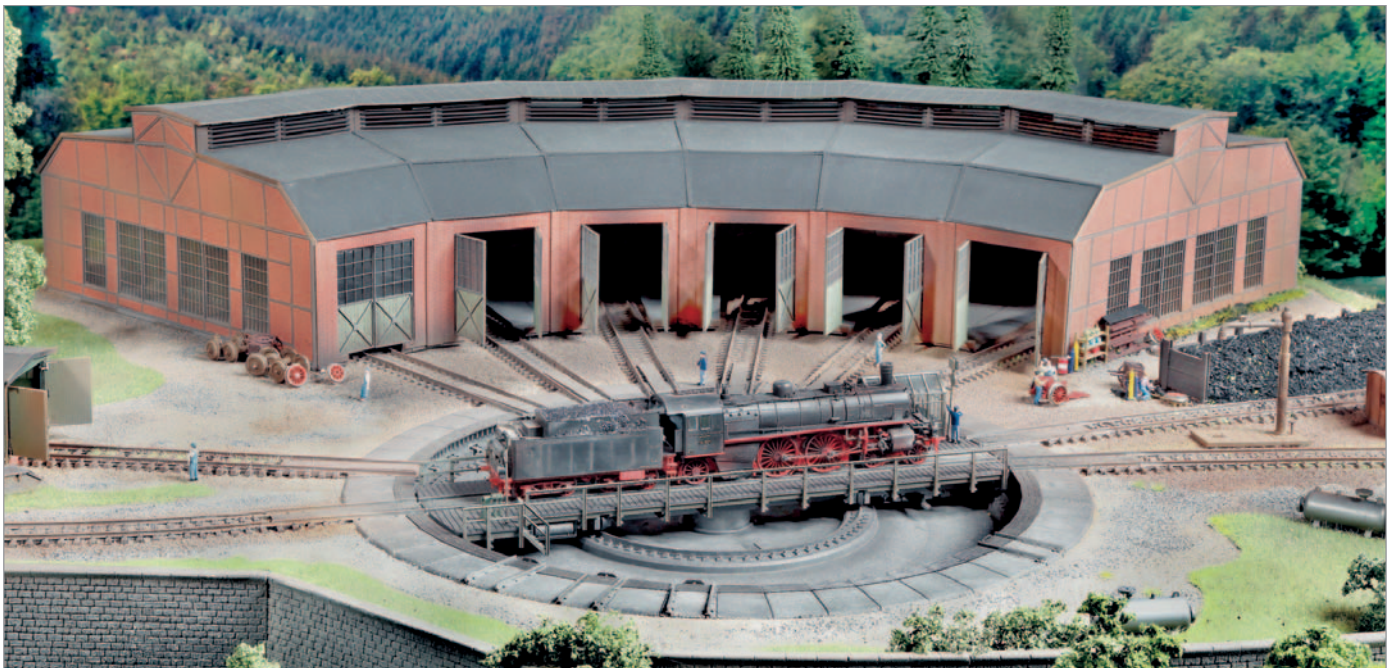
NOCH ▸ *Lasercut-Lokschuppen und -Pflanzen*


Sehr filigran und detailreich wirken die neuen Kastenbrücken.

Den Ringlokschuppen kennzeichnen ausgeprägte Authentizität sowie ein angemessener Preis.

Auch bei Noch sind Produkte, die in Lasertechnik hergestellt werden, ein wichtiges Thema. Nach dem Motto „nicht kleckern, sondern Klotzen“ wird es einen H0-Ringlokschuppen geben, der als Grundbausatz dreiständig ist und für den es einständige Erweiterungen gibt. Einen sehr filigranen Eindruck machten auch die H0-Modelle zweier Stahlfachwerkbrücken aus gelasertem Karton. Unter dem Stichwort „Laser-Cut minis“ werden Pflanzen wie Rhabarber, Farne und Schilf auf bedrucktem Papier angeboten. Die neue 3D-Strukturfolie wird dank ihrer beeindruckenden Plastizität sicher Aufmerksamkeit erregen. Die Folie ermöglicht die sehr realitätsnahe Darstellung gepflasterter Straßen und Böden, aber auch Dächer und Wände können überzeugend nachgebildet werden. Die Profi-Bäume von Noch gibt es künftig als Bausätze. Ein Bausatz beinhaltet zwei Bäume und ist erheblich günstiger als ein Fertigmodell. Unter dem Stichwort „Natur+“ findet man bei Noch neue Wiesen und Felder, die sich durch vorbildlich unterschiedliche Wuchshöhen der Pflanzen auszeichnen. Das Figurensortiment erfährt starken Zuwachs und auch von den beliebten Standmodellen kleiner Nutzfahrzeuge gibt es neue Modelle wie auch Farbvarianten.


Pflanzen: Auf Papier gedruckt und mit dem Laser geschnitten.



BREKINA ▸ *Rover P6 und Volvo 144 in H0, Bully in Spur G*



Der Bully drehte in Nürnberg am Stand bereits seine ersten Runden.

Der beliebte Hersteller von Old- und Youngtimern präsentierte wieder einige Highlights in Nürnberg: Der Rover P6 kommt in verschiedenen Lackierungen. Skandinavienfreunde werden sich auf den viertürigen Volvo 144 freuen. Viele neue Farbvarianten von Standardmodellen waren ebenfalls auf der Spielwarenmesse zu sehen. Aus China importiert und vertreibt Brekina künftig die Marke Starmada, die sich auf Mercedes-H0-Modelle auf höchstem Niveau spezialisiert hat. Den Anfang macht das legendäre Daimler-Flaggschiff der 1960er-Jahre, der 600er-Pullmann. Für die Spur G baut Brekina den VW-Schienenbully, genauer den Klv 20 der DB. Die limitierte erste Serie wird zu einem attraktiven Preis angeboten. Der MAN-Schienenbus kommt jetzt auch für Wechselstromer.



BUSCH ▸ *Echtholz-Gebäude in H0, TT, N und Mercedes-E-Klasse in H0*



Das dörfliche Wohnhaus und die Gartenlaube.

Keine Überraschung ist, dass Busch sein Sortiment an Echtholz-Gebäuden ausbaut, eher schon die Vielzahl, alle in H0, manche auch in TT und N: Dazu zählen ein dörfliches Wohnhaus, eine Holzbrücke aus dem sächsischen Schwarzenberg, die Holzkirche aus Elend, der Braunsdorfer und der Schönheider Güterschuppen und der Lokschuppen Schönheide. Damit das Programm nicht zu ostlastig wird, gibt es als Highlight das historische Feuerwehrgebäude aus Schwenningen. Ebenfalls aus dem Schwäbischen stammt der beeindruckende Lupfenturm, ein Aussichtsturm, der als H0-Modell stattliche 25 Zentimeter hoch ist. Nicht aus Holz, aber ebenfalls in Lasercut-Technik werden die DDR-Gartenlaube B26 und eine typische DDR-Garage produziert. Moderne Huf-Fertighäuser werden auch neu erscheinen, es sind typische Einfamilienhäuser, die großflächige Glasfassaden und der Einsatz von viel Holz kennzeichnen. Das Modell eines kleinen Stauwehrs mit einem Kontrollschieber aus Echtholz passt auf viele Anlagen, ebenso wie der Abenteuerspielplatz, dessen Geräte ebenfalls hölzern sind. An den Mauerfall vor 20 Jahren erinnert Busch mit einem Modell des Wachhäuschens am legendären Checkpoint Charlie. Das „Natur Pur"-Programm wird um ein Wildwuchs-Set und Sommerblumen erweitert. Wichtigste Formneuheit im Automobilprogramm ist die neue E-Klasse von Mercedes. Formneu ist auch das Mercedes-Löschfahrzeug MK94 1224 beziehungsweise 1424.



Der Abenteuerspielplatz erfreut die Preiser-Kids.



Das kleine Stauwehr ist für fast jede Anlagengröße geeignet.



Die neue Mercedes-E-Klasse mit geöffneter Tür.

ARTITEC ▸ *Plan-W-Personen- und gedeckte Güterwagen*



Von den gedeckten Güterwagen wurde rund ein Dutzend an Varianten angekündigt.

Die Niederländer stellten neue H0-Wagen vor, darunter waren die so genannten Plan-W-Personenwagen der NS, die es in verschiedenen Varianten geben wird, und diverse gedeckte NS-Güterwagen mit und ohne Bremserbühne.

RAUTENHAUS ▸ *RMX-Format für DCC und Selectrix*

Mit neuer Technologie überraschte Rautenhaus digital das Fachpublikum. Walter Radtke präsentierte mit dem Rautenhaus-Multiplex-Verfahren (RMX) in Nürnberg erstmals ein Multiprotokollsystem, das sich gleichermaßen an den Anforderungen des DCC- wie Selectrixbetriebes orientiert. Es handelt sich um ein Zweibussystem mit RMX0- und RMX1-Bus. Mit ersterem werden Triebfahrzeuge, mit letzterem Komponenten wie Funktionsdekoder oder Besetztmelder angesteuert. www.rautenhaus-digital.de.

SCHUCO ▸ *Claas Axos 330 in I, H0*

„Uns trifft das nicht so sehr", meinte Schuco-Produktmanager Markus Hirsch (Bild) mit Blick auf die Märklin-Insolvenz und verwies auf die „Super-Stimmung" auf dem eigenen Stand in Halle 7, erstmals nicht auf dem Gemeinschaftsstand der Dickie-Schuco-Gruppe. „Alles im grünen Bereich", freute sich Hirsch und präsentierte im Wortsinne den Claas Axos 330 mit Frontlader FL 100 in 1:32 (Bild) und in 1:87 (Bild). Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge stehen bei den Fürthern hoch im Kurs, ebenso die Pkw in der Edition 1:87. Käfer-Cabrio und VW-Kübelwagen sowie der VW-Bus T3 und der Setra-Bus S6 gehören zu den Glanzlichtern unter den Neuankündigungen. Ein besonderes Schmankerl bieten die Ludolfs-Modelle nach der gleichnamigen Doku-Seifenoper auf DMAX, die auch in 1:43 und 1:18 erscheinen. Mit Schucotronic 2.4 steigt das Unternehmen vorerst nur bei 1:18-Automodellen auch in die Funkfernsteuerung ein.



Grüner Bereich: Markus Hirsch mit Claas Axos 330 in I und H0.

MICRO METAKIT ▸ *Pfälzische P4*



Die P4 der Pfalzbahn gehörte auch zu den gezeigten Neuheiten.

Die Spezialisten für hochwertigste H0-Messingmodelle zeigten wieder interessante Neuheiten in Nürnberg. Darunter waren die badische Zahnradlokomotive IXb, die teilverkleidete 03 204, die ML2/2 der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn, eine preußische T0 und die Zahnradlok 97.210 im heutigen Zustand, wie sie in Darmstadt-Kranichstein steht.

PREISER ▸ *Geldbeschaffung in H0*

Für pointierte Inszenierungen sind die Kleinkunstwerkstätten bekannt. In Zeiten wie diesen darf natürlich das Thema der Geldbeschaffung nicht fehlen. Eine unkonventionelle Methode ist die der Selbstbedienung, glücklicherweise hier nur in H0 (Bild). Bundesbahn-Lokführer für E- und Dieselloks schließen ebenso eine H0-Lücke wie etwa das vielfigurige DB-Bahnpersonal der frühen Epoche III. Der Mercedes 220 S war in verschiedenen H0-Mustern mit zu öffnenden Türen, Koffer- und Motorraumklappe zu sichten. Ein besonderer Gag: Das Eisenbahn-Romantikteam mit Hagen von Ortloff und Andreas Stirl ist demnächst auch in der H0-Welt im Einsatz.



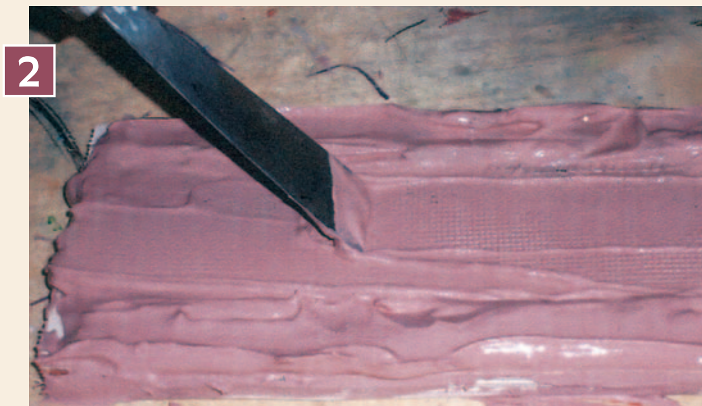
Die H0-Sparkasse hat unerwünschten Besuch.

Hagen von Ortloff: ***„Also sind Sie jetzt der Chef?"***
Michael Pluta: „Das kann man so sagen."
Hagen von Ortloff: ***„Das heißt, ein Vierteljahr lang bekommen die Mitarbeiter von Märklin ihr Gehalt vom Staat und über Sie?"***
Michael Pluta: „Über mich ja, aber nicht vom Staat. Das Insolvenzgeld ist eine Versicherungsleistung. Der Januar, der Februar und der März sind gedeckt und danach muss ich dafür gerade stehen.
Hagen von Ortloff: ***„Und haben sie schon Ideen, wie es dann weitergeht?"***
Michael Pluta: „Das haben wir schon. Wir werden uns sicherlich auf die Kernmarke konzentrieren und sagen: Dort, wo Märklin stark ist, soll Märklin auch stark bleiben. Das Gleiche gilt natürlich für Trix und LGB. Und dort, wo man sich möglicherweise verzetteln könnte, werden wir das stoppen. Ich kann noch nicht genau sagen, was, aber die Branche weiß es eigentlich, und wenn Sie in die einzelnen Foren gehen, da kann man das eigentlich alles sehr genau diskutiert sehen." Pluta schmunzelt. „Das andere ist die Sofortsanierungsmaßnahme. Das war ja auch einer der Gründe der Insolvenz: Wir stoppen sofort diese wahnwitzigen Beraterhonorare!"
Hagen von Ortloff: ***„Das hat viel Geld gekostet!"***
Michael Pluta: „Wenn wir das heute noch hätten, könnte einer allein von dem, was da gespart worden wäre, die Firma kaufen!"
Hagen von Ortloff: ***„Wie ist es möglich, dass Berater so einfach das Geld aus einer Firma ziehen können?"***
Michael Pluta: „Es war möglich und es ist passiert. Es ist ja zunächst für uns auch beruhigend, wenn wir einen Grund erkennen, den wir einfach abstellen können. Schlimm wäre es, wenn wir sagen würden, es ist alles richtig gemacht worden und trotzdem ist so eine enorme Pleite eingetreten. Dann würden wir sagen: Was sollen wir eigentlich jetzt noch tun? Wir sind froh über alle Gründe, die wir finden, die wir abstellen können. Ich bin Positivist!"
Hagen von Ortloff: ***„Sie müssen aber jetzt einen neuen Eigentümer finden."***
Michael Pluta: „Im Moment sind das faktisch gesehen alle Gläubiger. Die habe ich schon, die brauche ich nicht mehr suchen. Die sind widerwillig an Bord. Und die muss ich überzeugen, dass sie auch an Bord bleiben, dass die Lieferanten uns weiter beliefern, dass die Banken das Geld drinlassen und nicht auf Verwertung bestehen, und das Signal hab´ ich schon. Dann werden wir auf Dauer, aber in aller Ruhe einen neuen Eigentümer suchen, möglichst einen mit Herzblut, der wirklich Unternehmer ist und nicht nur Geldanleger."
Hagen von Ortloff: ***„Bleiben die Clubs erhalten?"***
Michael Pluta: „Wir sind doch sehr froh darüber, dass wir diese Fan-Clubs haben. Das ist doch ein Aktivum, dass wir Fan-Clubs haben, dass wir eine Marke haben, die Emotionen, die Begeisterung weckt. Ich sehe auch hier eigentlich nur lächelnde Gesichter. Wenn man Märklin sagt, da denkt man an die Kindheit zurück, da freut sich jeder, da hat jeder auch seine emotionale Bindung."
Hagen von Ortloff: ***„Wie ist es mit Ihnen? Sind Sie Modellbahner?"***
Michael Pluta: „Ich bin Märklin-Fan gewesen. Ich hatte eine Modellbahn. Ich komme aber überhaupt nicht dazu, zu spielen, aber ich erfreue mich an den Produkten. Ich habe aber noch eine LGB der Rhätischen Bahn in Braun."
Hagen von Ortloff: ***„Dann wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Spielen, wenn Sie mal nicht Insolvenz-Verwalter sind!"***
Michael Pluta: „Vielen Dank!"



Geschafft: Bis zur letzten Minute am Werk waren die Formenbauer beim HSB-Reko-Personenwagen.


Das Drahtgewebe wird vorsichtig auf den Gips aufgelegt.


Am besten mit einem Spachtel streicht man den Gips ab.

Pflastern mit Köpfchen

Eine einfache und preiswerte Methode zur Modellierung von realitätsnahen Kopfsteinpflasterstraßen zeigt Aaron Schmidtke, 15 Jahre, aus Gronau.

Oft stellt die naturgetreue Gestaltung einer gepflasterten Fläche auf der Modellbahnanlage ein Problem dar. Natürlich werden verschiedene Folien und Pappen mit Pflasterstrukturen im Fachhandel angeboten, jedoch sind diese nicht ganz billig.

Eine Pflasterstruktur lässt sich einfach mit Drahtgewebe herstellen. In Modellbaugeschäften oder im Baumarkt wird Drahtgewebe als Kellerschacht-Schutzgitter angeboten. Zuerst schneidet man aus dem Drahtgewebe ein Stück, das genau die Größe der zu pflasternden Fläche hat, aus. Anschließend rührt man Gips an, zu empfehlen ist Modell- oder Naturgips, den man je nach Art der Pflasterung mit Abtönfarbe vermengen kann.

Ist als Untergrund für die Pflasterung eine Holzplatte vorgesehen, muss diese mit Leim eingestrichen werden, um ein sicheres Haften des Gipses zu gewährleisten.

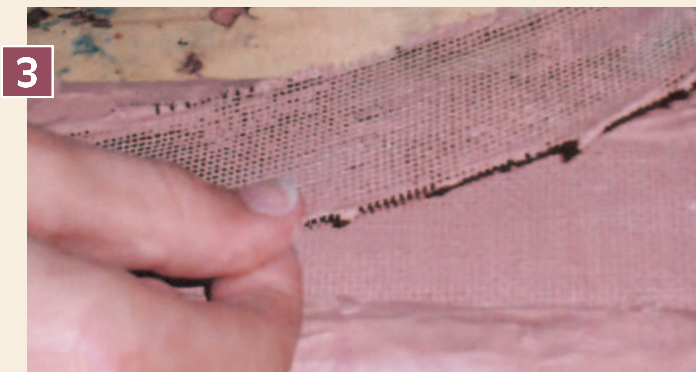
Den fertig angerührten Gips trägt man fünf bis acht Millimeter dick auf den Untergrund auf. Wenn die Oberfläche der Gipsschicht glatt abgezogen ist, legt man das Drahtgewebe vorsichtig auf die Gipsschicht und drückt es leicht an, so dass durch die Löcher des Drahtgewebes ein wenig Gips durchdringt (Bild 1). Mit einem Spachtel streicht man den durchgedrungenen Gips ab und füllt gleichzeitig alle Lücken des Drahtgewebes (Bild 2). Letzteres macht man so lange, bis der Gips leicht angetrocknet ist und das Drahtgewebe fest im Gips liegt.

Nach zirka 40 bis 50 Minuten (je nach Gipsmenge) zieht man das Drahtgewebe, an einer Ecke beginnend, vorsichtig aus dem Gips (Bild 3). Danach lässt man den modellierten Gips vollständig austrocknen und entfernt nach dem Trocknen die Reste, die beim Abziehen des Drahtgewebes entstanden sind.

Hat man den Gips nicht vorher eingefärbt, kann man das Pflaster nun mit leicht verdünnter Abtönfarbe streichen. Nachdem die Grundfarbe der Pflasterung getrocknet ist, vermischt man Abtönfarbe (zum Beispiel dunkle Braun-Grün-Töne) mit Wasser im Verhältnis 1:10.

Anschließend tränkt man einen Schwamm mit der Farblösung und wischt damit so lange über die Pflasterung, bis man deutlich den Verlauf der Fugen erkennen kann (Bild 4). Zum Abschluss kann man durch Tupfen mit dem Schwamm gezielt Alterungs- und Abnutzungsprozesse auf den Steinen verdeutlichen.

Aaron Schmidtke


Nach einer Wartezeit wird das Drahtgewebe vorsichtig abgezogen.

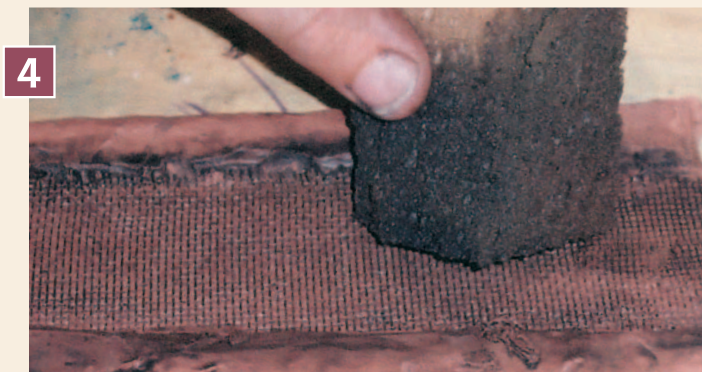

Mittels Schwamms und verdünnter Abtönfarbe wird der Bereich gefärbt.

Foto: A. Scmidtke



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 3** Werkstoffe

Gartenbaubetriebe nützen es zu Bindearbeiten: Das Kokosseil erweist sich als erstklassiges Material für die Natur im Modell.



Josh verrät: „Die Kokosfasern sind Zweigspitzen für Spitzenzweige!"

Die grüne Revolution



1 Spitzenwirkung dank Kokosfasern: Die frische Rotbuche (Fagus sylvatica) zeigt Zweigbewusstsein.



2 Aufgerolltes Kokosseil und eine Gartenschere mit ziehendem Schnitt stehen am Anfang einer erfolgreichen Produktion von Modellbaumzweigen.

Alle Bäume, die wir bauen, haben feine Zweige als Laubträger. Darum benötigen wir dafür Material, auch in entsprechender Menge.

Kokosfasern sind unsere ersten Zweigspitzen und sorgen im doppelten Wortsinn für Spitzenzweige. Sie stehen nämlich fein und frei nach außen ab und imitieren somit wirkliche, natürlich belaubte Zweigspitzen, ein Effekt, der bei anderen Belaubungsverfahren so kaum zu erzielen ist.

Ein erstes ansehnliches Praxisbeispiel für diese Spitzenwirkung bietet die kleine Rotbuche (Fagus sylvatica) auf dieser Seite (Bild 1). So sind die Kokosfasern wichtiger Bestandteil vieler Artemanos-Künstlerbäume, die sich nach und nach allesamt vorstellen werden. Und weil uns die Kokosfasern im Artemanos-Modellbaumseminar zu immer neuen guten Lösungen führen werden, ist dieser Werkstoff einer ausführlichen Betrachtung wert.

Unser Ausgangsmaterial findet sich in Gartenbaubetrieben, Baumschulen, in den Gartenabteilungen von Baumärkten, aber auch in Seilereien: Aufgerolltes Kokosseil (Bild 2), wie es als Bindeschnur für junge Bäume benötigt wird.

Diese einfach gedrillte Schnur schneiden wir in kleine Stücke von zirka einem Zentimeter Länge. Dafür eignet sich am besten eine robuste Gartenschere mit ziehendem Schnitt. Das heißt, dass die Klinge durch die Getriebemechanik nicht senkrecht auf die Gegenplatte geführt, sondern schräg herangezogen wird. So erreichen wir einen satten und kräftesparenden Schnitt durch das widerspenstige, zähe Kokosmaterial (Bild 3).

Es versteht sich von selbst, dass die Scherenklinge scharf sein muss und keine Scharten aufweisen sollte. Andernfalls werden garantiert einige der Kokosfasern nicht durchtrennt. Man muss erneut schneiden, was der gleichmäßigen Länge der Abschnitte abträglich ist. Die aber wird gebraucht, da zu lange Zweigspitzen dazu neigen, seitlich an Baumstamm und Ästen anzukleben, und dann eben nicht wie gewünscht abstehen.

Fallen die Versuche, aus dem Kokosseil die Kokosfaserabschnitte zu gewinnen, zufriedenstellend aus, sind die kleinen Bündel auf der Arbeitsplat-



Von Baum zu Baum: Wichtiges Material für die Zweigherstellung artgerechter Modellbäume liefert die Kokospalme mit ihren Fasern.

te bereitzulegen (Bild 4) für den nächsten Arbeitsschritt.

Die einen Zentimeter langen Bündel müssen nun so gründlich gelockert werden, dass die Fasern nicht mehr miteinander verdrillt sind. Das geschieht anfangs, vor allem bei kleineren Mengen, ganz einfach: Wir reiben die Bündelchen zwischen den Fingern, in einer Bewegung wie beim Geldscheinezählen. So bekommen wir luftige, lose Fasern, die sich nun als noch etwas verfilzter Haufen (Bild 5) präsentieren.

Zur Aufbewahrung kommen die Fasern in einen Karton mit Deckel, eine zu verschließende Dose oder einen Beutel. Sie sind zwar völlig unempfindlich gegen Feuchtigkeit, doch droht ein anderer Feind. Damit sich kein Ungeziefer einnistet, was unser Fasermaterial auch sehr schätzt, sollte eben zur Aufbewahrung ein verschlossener Behälter benutzt werden. Dann kann man die Fasern ohne weiteres selbst in einem ungeheizten Nebenraum, einer Scheune oder einer Garage zwischenlagern.

Geschlossener Behälter schützt vor Ungeziefer

Zur Verarbeitung werden die Kokosfasern in eine nicht zu kleine Schüssel umgefüllt (Bild 6), aus der wir die potentiellen Zweigspitzen mit den Fingerspitzen einzeln entnehmen können. Dass sie recht lose und luftig liegen, ist sehr wichtig. Schließlich wollen wir sie ja demnächst fein und leicht über die mit frischem Leim bestrichenen Astenden rieseln lassen können.

Eine Ausnahme für eine Spezialverwendung bilden zirka vier Zentimeter lange Abschnitte des Kokosseils (Bild 7). Sie benötigen wir als lange Fasern zur Astverlängerung an handelsüblichen so genannten Bürstenbäumen. Mit solcher Faserhilfe können wir schon bei unseren ersten Gestaltungsversuchen an einfachen Modellbäumen der Zubehörindustrie variable Baumkronen kreieren und damit bereits die wesentlichen Merkmale der Wuchsformen einiger Baumarten nachbilden.

Um vor ihrer Verarbeitung die Bindung völlig aufzulösen und diese längeren Fasern gerade auszurichten, geben wir sie in ein Wasserbad (Bild 8). Dies muss von ausreichender Größe sein, damit die Fasern, statt zu klumpen, frei schwimmen können. Haben sich alle Faserbindungen untereinan- →



3 Mit ziehendem Schnitt und einer scharfen Klinge ohne Scharten sind die zähen und widerspenstigen Fasern des gedrillten Kokosseils abzutrennen.



4 Die zirka einen Zentimeter langen Abschnitte werden zur weiteren Aufbereitung auf der Arbeitsplatte als kleine Faserbündel ausgebreitet.



5 Das wertvolle Baumaterial: Als verfilzter Haufen präsentieren sich die einzelnen Kokosfasern, die nun auf ihren Zweigspitzeneinsatz warten.



6 Für die Verarbeitung werden die Fasern in eine geräumige Schüssel umgefüllt, aus der man sie einzeln mit den Fingerspitzen entnehmen kann.



7 Die etwa vier Zentimeter langen Kokosseilabschnitte werden für die Astverlängerung an handelsüblichen so genannten Bürstenbäumen verwandt.



8 Um bei den Langfasern zuverlässig ihre Bindung untereinander zu lösen, gönnt man ihnen ein Wasserbad, in dem sie sich freischwimmen können.



9 Schon wegen der Vorratslagerung und dabei sonst drohendem Befall mit Schimmel sollte die Dauer der Trocknung ausreichend bemessen sein.



10 Dichte Vegetation: Solches Gebüsch mit Wildkräutern ist innerhalb von nur wenigen Minuten nachzubilden.



11 Winterliche Impression: Selbst in kahlem Zustand ist das Unterholz sehr dicht, eine Aufgabe für den Modellbau.



Fotos: Joachim Schulz

Von Ast zu Ast: Der kahle, von Flechten überzogene Baum mit Kokosfaserzweigen überzeugt genau wie sein belaubter Bruder.

der gelöst, wobei mit den Fingern nachgeholfen wird, lassen wir sie trocknen (Bild 9).

Die Trocknungsdauer sollte ausreichend bemessen sein. Sind die Fasern nicht durch und durch trocken, kann es bei der Vorratslagerung zur Schimmelbildung kommen. Ansonsten können auch diese Fasern aufbewahrt werden wie die kürzeren Abschnitte.

Mit diesen Kokosfasern sind wir nicht nur in der Lage, die Baumkronen von preiswerten Bürstenbäumen aufzuwerten, sondern wir können auch ausschließlich mit diesem Werkstoff Sträucher und Heister, Hecken und Knicke gestalten.

Das geht schnell, ist einfach und bringt gleich von Anfang an eine filigrane Feinheit in unsere Modell-Kleinbepflanzung, die auch kritischen Vergleichen mit der realen Natur standzuhalten imstande ist.

Wir werden die Herstellung solcher Einfachbäume und Sträucher sehr bald im Modellbaumseminar lernen. Gerade an feinen und kleinen Pflanzen mangelt es schließlich auf unseren Modellanlagen. Nicht weiter verwunderlich, denn sie werden vom Handel in überzeugender Ausgestaltung eher selten angeboten.

Fein und klein: Mit Kokosfasern auf der Naturspur

Setzen wirkungsvoll gestaltete Solitärbäume markante Blickpunkte, sind es doch gerade diese unscheinbaren, aber feinen Gewächse, die das mehr oder minder dichte grüne Kleid unserer Heimaterde ausmachen.

Ein Beispiel für viele: Das üppig wuchernde, sommergrüne Gebüsch (Bild 10) wird seine überzeugende Entsprechung in Modellgröße bekommen. In nur wenigen Minuten ist es aus den Kokosfasern als Hauptbestandteil sowie Miniaturblatt- und -blütenwerk in filigraner Feinheit nachzubilden.

Solch dichter Bewuchs mit Buschwerk, Wildkräutern, -blumen und Bodendeckern findet sich überall in der Natur, selbst auf Hinterhöfen, unbebauten Stadtgrundstücken, auf Industriegeländen und -brachen. Ein Muss also auch, wenn wir unseren Modellbahnanlagen ein am Vorbild sich orientierendes Aussehen verleihen wollen.

Wie dicht letztlich solches Unterholz selbst in kahlem Zustand steht, beweist die winterliche Impression von der Hofeinfahrt (Bild 11). Der Traktor, der rechts neben dem Weg schlummert, ist nur schemenhaft zu erkennen.

Die Kokosfasern machen auch solche Wirkungen im Modell möglich, sogar für winterliche Darstellungen, eine besondere Herausforderung.

Bis zum nächsten Mal! Dann widmen wir uns der Modell-Laubherstellung, ehe wir – endlich – zu den ersten Bauanleitungen übergehen. *Josh/hc*

Auch Landadel verpflichtet

Teil 2

Als Dachdecker und als Brückenbauer vollendet in H0 Matthias Fröhlich den Nachbau des westfälischen Herrenhauses.

Mehr als nur Kulisse für die preußische T9: Das H0-Herrenhaus Groß-Engershausen sorgt für Westfalen-Zauber auf jeder Anlage.



Für die Herstellung des Satteldaches mit Gauben und stehendem Querhaus, neben der Bemalung und der Gestaltung der Sprossenfenster ganz entscheidend für den Gesamteindruck des Herrenhauses Groß-Engershausen in Preußisch Oldendorf verantwortlich, werden zunächst die Grunddachflächen aus einen Millimeter dünnen Polystyrolplatten gefertigt. Sie dienen sowohl als Schablonen für die Dachpfannenplatten von Auhagen als auch der Stabilisierung der doch recht großen Dachfläche.

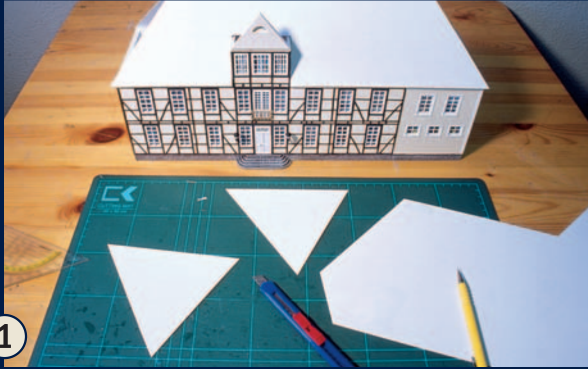
Bevor jedoch die passend zugeschnittenen Dachpfannenplatten auf die Polystyrolgrundkonstruktion aufgeklebt werden, sind zunächst die stehenden Dachfenster, die so genannten Gauben, anzufertigen. Sie entstehen wie die Hauswände in mehrschichtiger Bauweise aus den erwähnten Kunststoffplatten, während für die Herstellung der Fensterrahmen 0,4-mm-Polystyrolplatten zu verwenden sind.

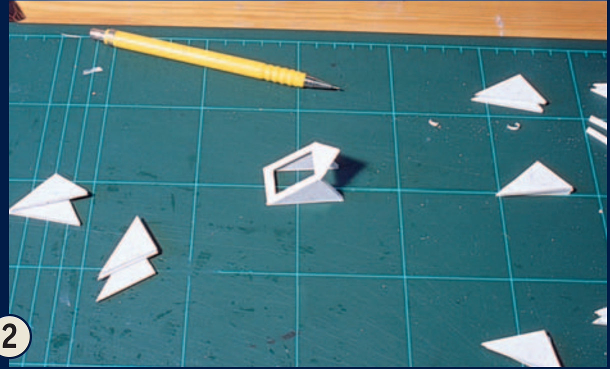
Sind alle Dachgauben aufgeklebt, die Fenster mit Gardinen, beispielsweise mit aus Katalogen ausgeschnittenen Druckerzeugnissen, versehen, kann man mit der Anpassung der Dachpfannenplatten beginnen.

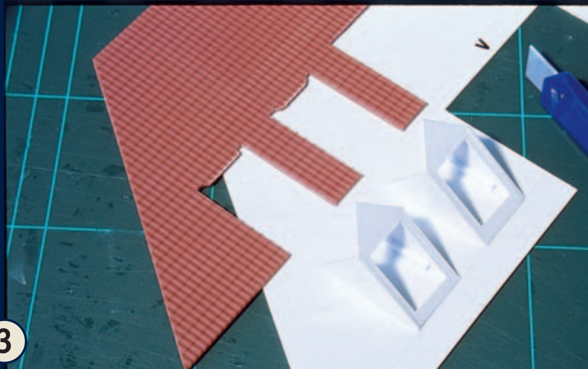
Die Bemalung der Dachgaubenwände erfolgt sinnvollerweise erst nach Fixieren des Pfannendaches. So kann man nämlich nie ganz zu vermeidende feine Fugen und Ritzen mit etwas Farbe einfach kaschieren.

Vierkantige Kunststoffhohlprofile eignen sich vorzüglich zur Herstellung der Kamine. Für die der Dachschräge angepasste Formgebung braucht´s nicht unbedingt eine Tischkreissäge. Eine feine Handsäge tut´s auch.

Regenrinnen, Fallrohre und Bleiabdichtungen, zum Beispiel aus Joghurtbecherdeckeln, komplettieren die Ausrüstung des Modelldaches. →


1
Der Dachgrund aus Polystyrol dient nicht nur als Schablone für die Auhagen-Platten, sondern stabilisiert die Konstruktion.


2
Die Dachgauben des Herrenhauses werden in Mehrschichtbauweise aus Kunststoffplatten hergestellt.

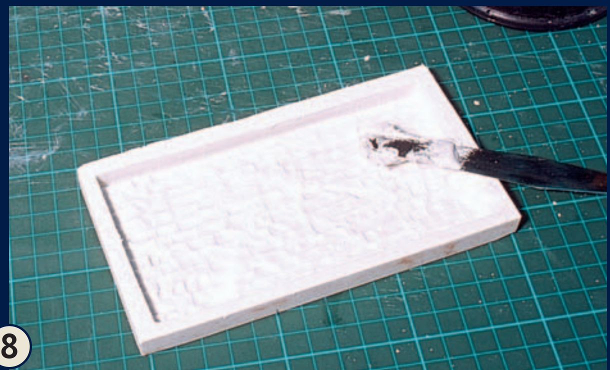

3
Sind die Dachgauben auf die Polystyrolunterkonstruktion aufgeklebt, folgt die Anpassung der Dachpfannenplatten.


4
Nach Verkleben des Hauptdaches werden die Wände der Gauben farbig gestaltet und so kleinste Fugen kaschiert.


5
Die Kamine sind am einfachsten aus passend zugesägten Kunststoffhohlprofilen herzustellen.


6
Die auch beim Vorbild verputzte Herrenhauserweiterung wertet wie im Original Buschwerk ganz gezielt auf.


7
Aus dem Basismaterial, geschichteten Styrodurplatten, arbeitet man Herrenhausinsel und Gräfte mittels Messers aus.


8
Bei der Herstellung der Brückenwangen aus Moltofill leistet eine Gießform für Arkaden wertvolle Dienste.

Gießform hilft beim Brückenbau

Die verputzte Herrenhauserweiterung mit ihren wenig einfühlsam gestalteten Fenstern, nicht gerade ein Höhepunkt der Baukunst, wird beim Vorbild durch einen ausladenden Rhododendronbusch aufgewertet. Modellbüsche aus Silflor sorgen für einen ähnlichen Nutzeffekt.

Die Landschaftsgestaltung kann auf durchaus konventionelle Weise erfolgen. Das Fundament für die Herrenhausinsel entsteht aus mehreren aufeinandergeklebten Styrodurplatten, aus denen man mit einem Bastelmesser den Wassergraben, die so genannte Gräfte, herausarbeitet.

Die Steinbogenbrücke, die einst die Zugbrücke des alten Ritterguts ersetzte und die Vormit der Hauptburg verbindet, verdient ob ihrer Position durchaus auch modellbauerische Aufmerksamkeit.

Die Brücke entsteht aus Gips respektive Moltofill. Bei der Herstellung der Seitenteile kann eine Gießform für Arkaden wertvolle Dienste leisten. Handelt es sich um eine solche für Blendarkaden, muss nach dem Abbinden des Gipses die den Bogen füllende Wandfläche ausgebrochen werden, nachdem das seitliche Mauerwerk zur Gräftentiefe passend entfernt worden ist.

Hat man so zwei Seitenteile hergestellt, werden diese mit Weißleim auf einen vorgeformten Styrodurkern geklebt. Diesen gipst man sodann in der Form eines Tonnengewölbes aus. Abschließend erhält die gesamte Brücke einen Anstrich mit Grund- und Lasurfarben, beispielsweise von Heki. Dabei wird wie bei der farblichen Gestaltung von Felsen zunächst ein Granitfarbton aufgemalt, dann Lasurfarbe mit einem großen Pinsel aufgetragen und sofort mit einem feuchten Tuch oder Schwämmchen abgewischt. Zum Schluss werden mit wenig hellerer Farbe und einem harten Borstenpinsel noch ein paar Lichtreflexe gesetzt.

Zur Gestaltung der Böschung lässt das Gelände am besten einen Auftrag mit einem Gemisch aus Sand, Leim und Wasser über sich ergehen. Einige Spritzer Farbe sorgen für erdige Töne. Sodann kommt der Elektrostat, im vorliegenden Fall der von Heki, zum Einsatz.

Es ist immer wieder erstaunlich, wie leicht der Umgang mit diesem Begrasungsgerät und wie effektiv sein Einsatz ist. Wer die nicht gerade unerheblichen Anschaffungskosten scheut, der sollte bei seinem Modellbahnhändler oder einem Modellbahnverein nachfragen: Manche verleihen nämlich solch ein Gerät auch gegen einen Obolus.

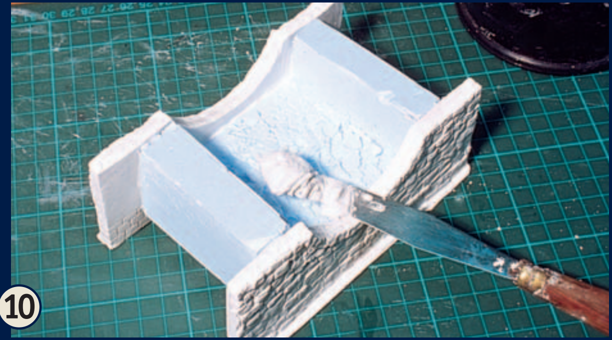
Die Imitation des Wassers in der Gräfte leistet abgetönte grüne Farbe mit einem Überzug aus glänzendem Klarlack. Vorplatz und Zugang erhalten eine Schicht Vogelsand, den man mittels eines Siebes von den für Piepmätze zwar sehr gesunden, auf der Modellbahn aber eher störenden Anisteilchen befreit.

Nun steht dem Einzug ins herrschaftliche Anwesen nichts mehr im Wege. Westfälische Lebensart und Baukunst setzen markante Zeichen, sehr zur Freude der besseren Hälfte!

Matthias Fröhlich/hc



Durch Reduzierung der Arkadenabgüsse auf den Bogen samt aufgehendem Mauerwerk erhält man glaubhafte Brückenteile.



Der Brückenkern besteht aus Styrodur und wird in der Form eines Tonnengewölbes mit Gips verspachtelt.



Beispielsweise Grund- und Lasurfarben von Heki eignen sich für die realistische Gestaltung der Steinbogenbrücke.



Der junge Herr des Hauses wirft einen kritischen Blick auf den frisch mit Kies bestreuten Vorplatz seines Landsitzes.

Fotos: Fröhlich



Aus Liebe zum Detail: Viele freistehende Teile wie Griffstangen und Tritte sind zierlich nachgebildet.



Die S9 ist Brawas Einstieg ins Preußen-Geschäft. Passend zur Schnellzug-Lok gibt es noch vierachsige Abteilwagen.

Preußen-Fieber



Auf dem sorgsam imitierten Führerstand stehen selbstredend ein Lokführer und sein Heizer-Kollege.

Es wurde auch Zeit, möchte man beinahe rufen. Nachdem die württembergische Länderbahnzeit schon aus regionaler Verbundenheit ein Obdach bei Brawa aus Remshalden gefunden hatte, auch Bayern berücksichtigt war, wenden sich die Schwaben nun dem Thema Preußen zu. Zum Start werden die Epoche-I-Bahner mit einer Gleichstrom-S9 und passenden vierachsigen Abteilwagen mit Bremserhaus bedacht.

Die Reihe S9 war nicht der große Wurf unter den preußischen Lok-Konstruktionen. Die Nassdampf-Verbundmaschine erreichte in der Ebene ordentliche Fahrleistungen, war aber in Steigungen keine Heldin und auch das Anfahren schwerer Züge war wohl kein Vergnügen, ein Grundproblem vieler Atlantic-Maschinen mit der Achsfolge 2'B1', die wegen der lediglich zwei angetriebenen Treibachsen nur wenig Reibungsmasse besitzen. Gut war die S9 bei Langläufen mit wenig Zwischenhalten. Immerhin 99 Stück beschaffte die K.P.E.V. (Königlich-Preußische Eisenbahn-Verwaltung) ab dem Jahr 1907. Die nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland verbliebenen erhielten zwar noch die Baureihenbezeichnung 14.0, spielten bei der DRG aber keine Rolle mehr und wurden bis 1926 ausgemustert.

Brawas S9 glänzt mit angenehmer Laufruhe, kaum ein Geräusch ist von der Lok zu vernehmen. Sie surrt leise Runde um Runde und erfreut den Betrachter. Wie beim Vorbild werden die beiden Treibachsen angetrieben. Leider ist die Lok bei der NEM-Spannung von 12 Volt etwas zu langsam und erreicht nur 96 km/h. Das Vorbild bringt es auf 110 km/h. Auch der Auslauf aus der Höchstgeschwindigkeit ist mit 25 Millimetern nur ausreichend. Zehn vierachsige Schnellzugwagen sind in der Ebene die Grenzlast der S9, die Lok erreicht dann noch knappe 80 km/h. Spaß macht das Fahren mit vier bis



fünf Wagen am Haken. Eine echte Freude ist dafür das außergewöhnlich gute Langsamfahrverhalten. Die gelungenen großen Laternen geben schon bei wenigen Volt ein schönes, sichtbares weißes Licht ab. Eine nette Idee ist die Beleuchtung des Führerstands, die dessen Details hervorhebt.

Die größte Stärke der zu großen Teilen, unter anderen Kessel, Rahmen und Tendergehäuse, aus Metall gefertigten Lok ist die maßstäbliche Nachbildung. Brawas S9 stellt das Maximum dessen dar, was die Großserie leisten kann. Ob es die Leitungen entlang des Kessels sind oder kleinste Handräder, ob Handläufe oder die Bremsausrüstung, Federpuffer oder zu öffnende Türen, die Brawa-Konstrukteure haben sich bemüht, alles präzise nachzubilden. Da die Lok volltändig zugerüstet auf vielen Anlagen mit kleinen Radien nicht betriebsfähig wäre, sind manche Details als Zurüstteile beigelegt. Besonders schön ist die seidenmatte, länderbahngrüne Lackierung. Aber auch das Fahrwerk mit feinen Speichenrädern trägt ein sehr angenehmes mattes Rot.

Passend zur S9 konstruierte Brawa auch vierachsige Abteilwagen. Die Wagen sind bezüglich Detaillierung, Lackierung und Bedruckung auf dem gleichen hohen Niveau wie die Atlantic-Dampflok. Besonders die Feinheit der freistehenden Details überzeugt. Bei den Wagen lohnt sich der Blick auf den Wagenboden, der Brawa-typisch mit vielen Teilen der Bremsanlage versehen wurde.

Auch den Vierachsern liegen einige Zurüstteile, vor allem für die Pufferträger, bei. Wer seine Wagen auf der Anlage einsetzt, wird sich das Zurüsten ersparen (dürfen). Vitrinenbahner benötigen eine ruhige Hand und eventuell feinste Bohrer und Nadeln, denn manches Teil passt nicht perfekt.

Das Preußen-Fieber hat die Remshaldener erwischt und wird den Brawa-Umsatz sicherlich nicht schwächen. Lok und Wagen bieten viel für allerdings ebenso viel Geld. Auf diesem Detaillierungsniveau wandern ein paar mehr Scheine über den Tresen. *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12V 96 km/h
- V_{max} Vorbild (110 km/h) bei 14V
- Auslauf aus V_{max} 25 mm
- Anfahren 1,8V <1 km/h
- **Hersteller:** Brawa
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 40270
- **Varianten:** 14.0 (DRG)
- **Gehäuse; Fahrwerk:** Metall (überwiegend) und Kunststoff
- **Haftreifen:** Zwei
- **Schwungmasse:** Zwei
- **Gewicht:** 467 Gramm
- **Kupplung:** Bügelkupplung
- **Zurüstteile:** U. a. Kolbenstangenschutzrohre, Zughaken, Luftschläuche
- **Schnittstelle:** Acht- und 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf die beiden Treibachsen



Ein wirklich hübscher Anblick ist Brawas neue S9

AUF EINEN BLICK

S9

PRO *Hervorragende Detaillierung; exzellente Lackierung; gute Laufleistungen; nachgebildeter Führerstand; Metallgehäuse*

KONTRA *Etwas zu geringe Höchstgeschwindiglkeit,*

PREIS *445 Euro*

URTEILE

AUF EINEN BLICK

Abteilwagen

PRO *Hervorragende Detaillierung; exzellente Lackierung und Bedruckung*

KONTRA *Zurüstteile nicht passgenau*

PREIS *Je 99,90 Euro*

URTEILE

Hinter der S9 läuft der K.P.E.V.-Abteilwagen mit Abteilen der ersten und zweiten Klasse, dahinter das zweitklassige DRG-Pendant.





Eine zeitlose Erscheinung ist die E41 auch im Kleid der DB AG in H0 von Trix.

Die ab 1956 hergestellte E-Lok E41/141 gibt es jetzt als 141 der DBAG in Verkehrsrot von Trix.

Spätlese

Trix bietet mit der DBAG-141 die letzte Einsatzvariante in H0 an und hat alle typischen Details sehr gut umgesetzt: Kleiner Tritt statt durchgehenden Frontumlaufes, keine umlaufende Regenrinne, drei Frontlampen ohne separate Schlusslichter. Der einzige kleine äußerliche Mangel ist der etwas zu tief sitzende weiße Warnbalken, wohl ein drucktechnischer Kompromiss an den darüber befindlichen Haltegriff.

Das Fahrverhalten bietet alles, was man von einem modernen Lokmodell erwarten kann: Die Anfahrt erfolgt kaum wahrnehmbar bei 2 Volt und völlig ruckfrei. Hier hat sich die Investition eines Glockenankermotors gelohnt. Sehr leise ist die 141 in allen Geschwindigkeitsbereichen unterwegs. Die Zugkraft der mit zwei Haftreifen versehenen, fast ein halbes Kilogramm schweren Maschine ist absolut in Ordnung (siehe Steckbrief). Ohrenschmaus verspricht die Digital-Sound-Variante des „Knallfrosches". Alles in allem erhält man mit beiden Varianten viel Lok zu einem guten Preis. *Henning Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; korrekte epochegerechte Details; Beleuchtung; Fahrverhalten*

KONTRA *Warnbalken zu tief*

PREIS *199,95 Euro (analog); 269,95 Euro (digital)*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ▴

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt: 149 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) bei 10 Volt
- Auslauf aus V_{max} 200 mm
- **Anfahren bei 2 Volt mit <5 km/h**
- **Kriechen bei 2 Volt mit <5 km/h**
- **Zugkraft Ebene:** Zug mit 52 Achsen
- **Zugkraft 3% Steigung:** Zug mit 36 Achsen
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Gewicht: 441 Gramm**
- **Hersteller:** Trix
- **Katalognummer:** 22143 (analog), 22141 (digital, mit Sound)
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen
- **Motor:** Glockenankermotor mit Schwungmasse
- **Digitalschnittstelle:** 21-polig

Die Doppelstock-Einzelwagen der Deutschen Bundesbahn von 1951 würdigt Trix mit maßstäblichen, stahlblauen H0-Modellen.

Dreifache Einzel-Lösung

Doppelstockwagen erlebten bei der Deutschen Bundesbahn nur eine sehr kurze Blütezeit. Nach drei 22,4-Meter-Versuchswagen im Jahre 1950 folgten ein Jahr darauf drei weitere Baumusterwagen mit 26,4 Metern Länge, die mit ihrer stahlblauen Lackierung und mit dem Restaurant- und Küchenteil im Wagen 79004 für den Schnellzugdienst vorgesehen waren.

Trix setzt allen drei langen Wagen ein Denkmal in H0. Der erste Eindruck ist mit dem matten Stahlblau, den angedeuteten Verschmutzungen am Dach und den abgerundeten Einstiegsstufen sehr positiv. Der erwähnte Wagen mit Speiseabteil weist neben vorbildgerechter Fensteraufteilung und schöner Gestaltung der Fensterrahmen auch ein kleines Mitropa-Logo über den Mitteltüren auf.

Durch die Fenster schaut man auf die Inneneinrichtung. Die Beschriftung ist tadellos und selbst ohne Lupe lesbar.

Wenn man alle drei Wagen aneinanderkuppelt, versteht man, warum die DB solche Wagen zunächst nicht im Berufsverkehr verschleißen wollte. Doch die Einsätze als S- oder E-Zug hielten nur wenige Jahre, ebenso das Stahlblau, das schon Mitte der 1950er-Jahre üblichem Dunkelgrün wich. So halten die vorzüglichen Trix-Wagen das Andenken an diese bemerkenswerte Zeit aufrecht, auch wenn der unverbindliche Verkaufspreis, sagen wir einmal, etwas anspruchsvoll ist.
Henning Bösherz



Der Wagen 79004 (mittig) verfügte sogar über ein Mitropa-Speiseabteil. Die Trix-Wagen sind maßstäblich lang.

AUF EINEN BLICK

PRO *Farb- und Formgebung; Beschriftung; Dachgestaltung; abgerundete Einstiegsstufen; Maßstäblichkeit*

KONTRA -

PREIS *je 52,95 Euro (UVP)*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ■

Ein Zubehörpaket repektive Paketzubehör der ganz besonderen Art hat die Firma Rietze geschnürt, für die H0-Epoche VI unverzichtbar.

Postmoderne

Es sind die Kleinigkeiten, die unser Leben und das auf den Modellbahnanlagen bestimmen. Es sind die alltäglichen, gerade deshalb häufig unbeachteten Dinge, die neben den typischen Schienen- und Straßenfahrzeugmodellen das Charakteristische einer Epoche ausmachen.

Ein typisches Merkmal für die gerade erst angebrochene Epoche VI ist die Einführung der für Postkunden nach wie vor gewöhnungsbedürftigen Packstationsautomaten. Modellautospezialist Rietze hat sich dieser jüngsten Stellenabbauinitiative im Zeichen des Posthorns angenommen und in H0 gleich zwei Versionen dieser Paketverwahrinstallationen entwickelt.

Den abgerundeten Typ RSK gibt´s als Modellvariante auch für die österreichische „Post 24“. Der konventionell eckige Typ FS, der vorbildgetreu an einen Haltestellenunterstand erinnert, bleibt vorerst deutschen DHL-H0-Kunden vorbehalten. All ihnen bleibt der Ärger an der vereinfachten Eingabesäule erspart, denn sie müssen sich glücklicherweise nicht mit einem vorbildgerechten (Nicht-)Funktionsautomatenmodell herumplagen.

Ansonsten aber haben die Altdorfer diese Fertigmodelle dem wahren Leben abgelauscht. *Karlheinz Haucke*



Stummer Diener? An die automatischen Packstationen muss man sich gewöhnen.

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Unsetzung; Verarbeitung; Beschriftung; für H0-Anlagen nach heimischem Epoche-VI-Vorbild*

KONTRA *Eingabeautomatsäule sehr stark vereinfacht*

PREIS *Je 9,90 Euro*

URTEILE

Unter der Katalognummer 72897 bietet Märklin nun einen kurzen einständigen Lokschuppen als Kunststoffbausatz an.

Alter Bekannter

Die 15,5 Zentimeter lange, einständige Remise eignet sich nur für kürzere Fahrzeuge wie beispielsweise eine T3, die Baureihen 80, 81, V 36 oder V 60. Hobby-Einsteiger sollten mit dem Zusammenbau keinerlei Probleme haben, denn die Bauanleitung ist sehr übersichtlich und die Bauteile selbst sind von sehr guter Passgenauigkeit.

Angenehm unauffällig und dennoch robust wurde die Konstruktion der Torscharniere ausgeführt, wenn auch das Einhängen der Torflügel ein wenig Fingerspitzengefühl erfordert. Erfahrene Modellbahner kennen diesen kleinen Lokschuppen bereits seit Jahrzehnten aus dem Vollmer-Katalog (Artikelnummer 5750). Dank extra aufgesetzter Wandvorlagen zwischen den Fenstern und an den Gebäudeecken eignet sich das Bauwerk bestens für Kitbashing. So lassen sich beispielsweise zwei dieser Bausätze zu einem langen Lokschuppen vereinen. Eine geräumige Doppelhalle für zwei stattliche Schlepptenderdampfloks realisiert man hingegen mit vier Einzelbausätzen. Lediglich bei der Verbindung der Dächer sowie der Grundplatten sind anspruchsvollere Anpassungsarbeiten notwendig. Warum Märklin auf die bei Vollmers Originalversion vorhandenen Dachrinnen verzichtete, bleibt ein Rätsel. Auch der bei Vollmer stets mitgelieferte Werkstattanbau fehlt.

Dafür wirkt Märklins Ausführung dank geänderter Kunststoffeinfärbung optisch insgesamt gefälliger, denn braune Tore und Fenstersprossen in Kombination mit ockerfarbenen Ziegelsteinen erscheinen nun einmal harmonischer als Vollmers langjährige Variante in Giftgrün nebst Ziegelrot.

Dennoch sollte natürlich auch Märklins Neuauflage mit mehr oder weniger Patina bedacht werden. Wir empfehlen zunächst den Auftrag einer dunklen Lasur, anschließend das hellere Hervorheben der Ziegelsteinstruktur.

Übrigens: Die Grundplatte des für knapp 25 Euro erhältlichen Märklin-Modells trägt den Vollmer-Schriftzug wie der nach wie vor erhältliche Originalbausatz. Letzterer beinhaltet zu vergleichbarem Preis allerdings noch immer Dachrinnen und Werkstattanbau.

Michael Robert Gauß

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Passgenauigkeit; übersichtliche Bauanleitung; robuste Torscharniere; fairer Preis*

KONTRA *Fehlende Dachrinnen; zu kurz für V 100 oder 64*

PREIS *Euro 24,95*

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



In der Kürze liegt die Würze: Für kleine H0-Maschinen wie eine V36 bietet Märklin auf Basis eines Vollmer-Bausatzes diese Remise an.

Wasserkräne sind unverzichtbares Detail auf Anlagen mit Dampflokverkehr. Modellbahn-Kreativ produziert einen neuen nach sächsischem Vorbild in H0.

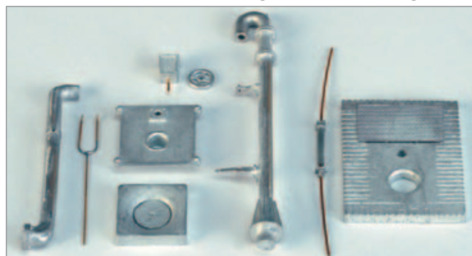
Wasser marsch

Modellbahn-Kreativ alias Siegfried Künzel ist kein Unbekannter mehr. Dank seiner Fahrzeugmodelle und Zubehörteile hat er sich einen festen Platz vor allem in den neuen Bundesländern erarbeitet.

Als Neuheit bietet Künzel den H0-Bausatz eines Wasserkranes aus Weißmetall an. Aus 14 Teilen lässt sich ohne große Kenntnisse im Modellbau ein wunderschöner Wasserkran nach sächsischem Vorbild zusammenbauen. Die einzelnen Teile müssen nur leicht bearbeitet werden, das heißt, kleine Grate werden mit feinem Schleifpapier und unter Zuhilfenahme einer kleinen Feile beseitigt. Dann werden geschickterweise zuerst die einzelnen Teile grundiert und farblich je nach Geschmack zwischen hell- und dunkelgrau bis grün behandelt. Nach etwa 30 Minuten reiner Arbeitszeit bereichert der Kran das heimische Bw. Ihn gibt es auch als Fertigmodell, das 29,95 Euro kostet. Der Kran ist erhältlich bei: Siegfried Künzel, Reichsstr. 1a, 09112 Chemnitz, 0371/8101173, www.modellbahn-kreativ.de. *Rainer Albrecht*



Das fertig montierte, lackierte und integrierte H0-Modell ist ein netter Blickfang auf der Anlage.



Keine Angst vor Weißmetall. Der übersichtliche Bausatz ist ein guter Einstieg auch für Anfänger.

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Detaillierung; einfache Montage; vorbildgetreu; schwenkbar*

KONTRA –

PREIS *18,95 Euro (Bausatz)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Die von Märklin neu konstruierte sechsachsige 230 darf ihre Kräfte jetzt auf H0-Anlagen entfalten.

Auf dem Damm



Die Gravuren der aus Kunststoff gefertigten Dachhaube sind ausreichend tief ausgefallen.

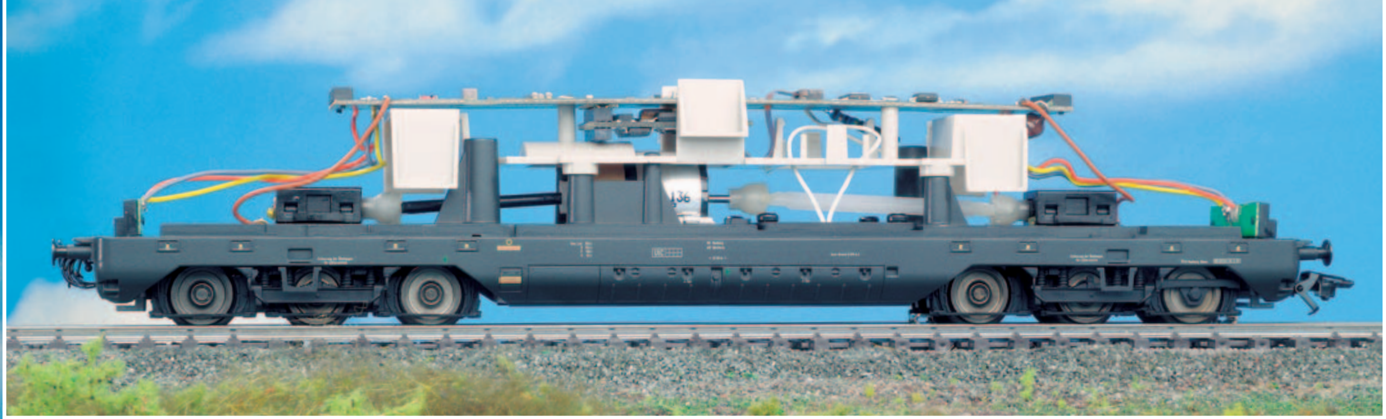
Auf der längeren Suche nach einem passenden Einsatzgebiet für die bärenstarke 230 gelangte der Einzelgänger zum Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona.

Von dort aus bespannte die Lok die schweren Autozüge nach Westerland auf Sylt. Die V300 der Deutschen Bundesbahn (DB) war ein von Krauss-Maffei auf eigene Rechnung gefertigter Nachbau einer für die Jugoslawischen Staatsbahnen (JZ) in drei Exemplaren gelieferten Loktype. Diese basiert auf der DB-V200, weist aber eine größere Gesamtlänge und zwei dreiachsige Drehgestelle auf. Letztere waren nötig, um die Anforderung nach einer maximalen Achslast von 16 t zu erfüllen.

Die DB untersuchte die zunächst eine blaue, später eine rote Werkslackierung tragende Lok eingehend. Nach diversen Umbauten leistete die nun als ML3000C'C' geführte Lok 3000 PS. 1964 kaufte die DB die Lok an und reihte sie als V300 001 ein. Obwohl Zugkraft und Zuverlässigkeit überzeugten, blieb die ab 1968 als 230 001 bezeichnete V300 ein Einzelstück.

Weil es die V 200 und die verstärkte V 200.1 bereits von Märklin gibt, lag es nahe, auch die V 300 ins Sortiment zu nehmen. Wie bei Märklin üblich, besteht die Lok weitgehend aus Metall und liegt schwer in der Hand. Allerdings lässt sich das Gehäuse in der Mitte einfach zusammendrücken, was das Vertrauen ins Material doch etwas schmälert. Das Vertrauen in die Kunst der Formenbauer ist aber berechtigt. Die Proportionen der sanft gerundeten Stirnseiten wurden überzeugend umgesetzt. Dass die Stirnfenster etwas flach gerieten, ist wegen der erforderlichen Wandstärken nicht anders möglich. Die Details wurden stimmig und ausreichend tief graviert. Der Durchmesser der Bohrungen für die Griffstangen ist zu groß. Dem Modell liegen Teile bei, um die Schürzen geschlossen darzustellen. Auch entsprechende Schlauchkupplungen sind an Bord. Die Drehgestelle sind vorbildgerecht gestaltet und gefallen durch eng an den Laufflächen liegende Bremsklötze und fein gravierte Details der Federung. Sogar die Zuführung der Sandstreurohre ist nachgebildet. Die Lackierung hat keine Staub-Einschlüsse und die Bedruckung erfolgte





Unter dem Gehäuse arbeitet der Modellantrieb diskret, der Sound auf Wunsch umso lautstärker.

in gewohnt hoher Märklin-Qualität.

Das Innenleben entspricht mit Softdrive-Sinus-Motor und dem Antrieb auf beide Drehgestelle dem aktuellen Märklin-Standard. Während der Motor nahezu geräuschlos arbeitet, darf das Metall-Getriebe als vertrauenbildende Maßnahme etwas summen. Schaltet man im Digital-Betrieb den Sound zu, übertönt dieser alles. Natürlich starten die beiden Motoren nacheinander. Vom für dieselhydraulische Loks typischen starken Hochdrehen beim Beschleunigen ist indes wenig zu hören. Die Fahreigenschaften im Digitalbetrieb genügen hohen Ansprüchen. Der Auslaufweg bei Stromunterbrechung ist praxisgerecht, was auch für die Getriebeauslegung gilt. Wenn es darauf ankommt, schleppt die 230 einen aus 26 Schnellzugwagen bestehenden Urlauberzug nach H0-Sylt. In gebirgiger Umgebung dürften es noch 16 sein, wobei dann allerdings die Kupplungen aus den Wagen-Schächten reißen können. Die Lok hat keine Kurzkupplungskulisse. Im Analogbetrieb weist die Lok ähnlich gute Fahrleistungen auf, allerdings missfällt ein leichtes Ruckeln bei mittleren Geschwindigkeiten.

Die Abschirmung der weißen Stirnlampen von den roten ist gelungen. Digital lassen sich die Schlussleuchten abschalten.

Mit der 230 hat Märklin ein technisch und gestalterisch überzeugendes Diesellokmodell präsentiert, das mit unverbindlich empfohlenen 399,95 Euro allerdings ebensoviel kostet wie die zu recht gelobte Dampf-Schlepptenderlok 18.3 (auch mit Sound) der Göppinger. *Jochen Frickel*

STECKBRIEF

- V_{max} in Fs. 14 176 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) in Fs. 11
- Auslauf aus V_{max} 148 mm
- Auslauf aus 140 km/h 111 mm
- Anfahren (Fs. 1) 2 km/h
- Zugkraft Ebene 173 g
- Zugkraft Steigung 3% 159 g

- **Hersteller:** Märklin, Göppingen
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 39300
- **Gehäuse, Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kleinster befahrener Radius:** 358 mm
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die äußeren Achsen beider Drehgestelle
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 4
- **Schaltbare Funktionen:** f0: Licht; f1: Rücklicht aus; f2: Sound; f3: Signalhorn; f4: Anfahr-/Bremsverzögerung; f5 Pressluftgeräusch; f6: Bremsenquietschen an/aus; f7: Führerstandsbeleuchtung 1; f8: Führerstandsbeleuchtung 2



Autozüge nahezu beliebiger Länge kann Märklins neueste Diesellok-Konstruktion befördern.

Um sich der Konkurrenz durch Triebwagen zu erwehren, entwickelte die Dampflokindustrie die Baureihe 71 für Einmann-Bedienung.

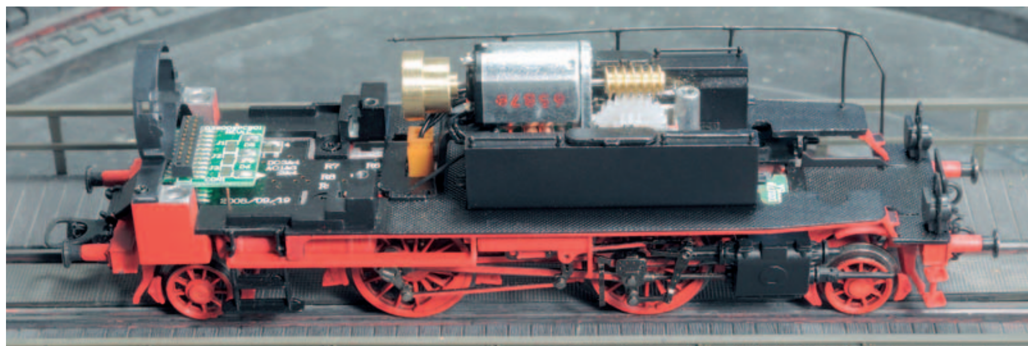
Ein Mann, eine Lok

Auf den zweiten Mann, den Heizer, konnte man bei der 71 verzichten, weil diese eine mechanische Rostbeschickung erhielt. Gestalterisch orientierten sich die Ingenieure an der Einheitslok der Baureihe 64.

Eine Besonderheit waren auch die kurzen, schmalen Wasserkästen, die einen Zugang zum Stehkessel und ein Betreten des Umlaufs ermöglichten. Die Spezialität der Lok war die Beförderung leichter und schneller Personenzüge auf Nebenbahnen. Eine Achslast von 15 Tonnen und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (71 001 und 002 nur 90 km/h) machten sie einzigartig unter den Einheitsloks. Allerdings beließ es die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bei sechs Exemplaren, dessen letzte bis 1956 ausgemustert wurden.

Mit Ausnahme des Führerhauses besteht Liliputs H0-Modell komplett aus Metall, weshalb es immerhin 230 Gramm auf die Waage bringt. Auch die recht filigran geratene Steuerung besteht aus Metall. Der Kessel begeistert durch die Vielzahl separat angesetzter Armaturen und Leitungen. Der Umlauf wurde ebenfalls aus Metall gefertigt und sollte darum dauerhaft in Form bleiben.

Filigrane Aufstiege und Schienenräumer lassen die Stirnseiten des Modells attraktiv wirken. Die Bremsklötze für Vor- und Nachlaufachsen liegen ebenso als Zurüstteile bei wie Kolbenstangenschutzrohre und Schlauchkupplungen. Angesichts des hohen Niveaus der



Der kleine Motor ist laufruhig, die Digitalschnittstelle sitzt gut zugänglich im Führerhaus.



Viel Arbeit hatte ein Lokführer auf einer 71. Dem Modellbahner dürfte die kleine Lok eher Freude bereiten.

Detaillierung könnte der Wunsch nach feineren Radsätzen auftauchen. Die im Fahrwerksbereich fehlenden Sandstreurohre kann der Modellbahner aus Draht selbst biegen. Im Führerhaus sind Armaturen angedeutet. Am Boden sitzt die 21-polige Digitalschnittstelle. Das Modell ist für den Einbau eines Lautsprechers vorbereitet. Die seidenmatte Lackierung und die Druckqualität der Anschriften überzeugen.

Mit umgerechnet 1 km/h setzt sich die Lok bei 0,7 Volt in Bewegung. Bei 12 Volt gleitet die 71 taumelfrei und fast geräuschlos mit 130 km/h durch die H0-Lande. Obwohl beim Vorbild eigentlich für leichte Züge gedacht, schleppt die zierliche Maschine immerhin zehn zweiachsige Personenwagen eine Drei-Prozent-Rampe hinauf.

Da alle Räder mit gut getarnten Schleifern ausgestattet sind, steht eine breite Stromabnahmebasis zur Verfügung. Sollte die Spannung einmal nicht mehr bis zur Lok reichen, rollt diese aus 100 km/h noch 11,5 Zentimeter weiter. Die wirksame Schwungmasse verhilft der 71 auch zu geschmeidigen Regeleigenschaften. Weniger spendabel zeigt sich die gelbe LED-Beleuchtung. Erst ab etwa 5,5 Volt erkennt man einen Lichtschein in den schön gravierten Stirnlampen.

Digitalbahner stört das weniger, da die Lampen dann ausreichend hell leuchten. Zur Nachrüstung mit einem Decoder muss man die beiden unter dem Kohlenkasten im Fahrwerk sitzenden Schrauben lösen, das auf der in Fahrtrichtung linken Seite ins Führerhaus gesteckte Geländer herausziehen und das Führerhaus abheben. Die Schnittstelle liegt gut erreichbar im Fußbodenbereich. Nach maximal zehn Minuten ist das Modell digitalisiert.

Liliput hat ein sehr schönes Modell der Baureihe 71 auf die Räder gestellt, das tadellose Fahreigenschaften an den Tag legt. Für unverbindlich empfohlene 185 Euro stellt die kleine Einheitslok ein sehr gutes Angebot dar. *Jochen Frickel*

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 130 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) bei 9,4 V
- Auslauf aus V_{max} 172 mm
- Auslauf aus 100 km/h 115 mm
- Anfahren (0,7 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 33 g
- Zugkraft Steigung 3% 27 g

- **Hersteller:** Liliput-Bachmann
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** L131173
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital
- **Gehäuse, Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Beidseitig Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Kuppelachsen
- **Schwungmasse:** Eine
- **Haftreifen:** Zwei

Auch die Stirnseite gefällt durch sorgfältige Gestaltung.



Die interessanten Themen Patinierung, Baummodellbau sowie Gebäudeselbstbau sorgten vergangenen Herbst bei unserem Modellbau-Seminar für besonders großen Andrang.

Modellbau-Triathlon

Dass das alljährliche Gemeinschaftsprojekt von MODELLEISENBAHNER, des SWR-Eisenbahn-Romantik-Clubs und MRG-Veranstaltungen erneut zum vollen Erfolg avancierte, bewiesen beeindruckende Ergebnisse und zufriedene Gesichter. Vom 3. bis 5. Oktober 2008 fand im Weinort Markelsheim, gelegen im nördlichen Baden-Württemberg unweit von Bad Mergentheim, unter Leitung von MEB-Autor Michael Robert Gauß unser nunmehr viertes überregionales Modellbauseminar statt. Das Seminar war bereits zwei Monate vor Termin voll ausgebucht, denn diesmal lockten gleich drei überaus ansprechende Themen.

Zum Auftakt am Morgen des Tags der Deutschen Einheit gab es im Evangelischen Gemeindehaus Markelsheim eine umfangreiche Beamer-Präsentation rund um sämtliche anstehenden Themen, die den Teilnehmern Appetit auf deren praktische Umsetzung machen sollte und offenbar auch ihre Wirkung nicht verfehlte. Garant für persönliche Erfolgserlebnisse der Teilnehmer war nebenbei eine pädagogisch



Der Dresdener Jörg Behle, inzwischen längst Stammgast bei den Seminaren, inszenierte diesmal eine beschauliche Dorfhochzeit mit Landluft-Versorgung.



Klaus Fischer aus Hoyerswerda, MEB-Lesern durch das Anlagenportrait in Heft 1/2009 bekannt, widmete sein Kleindiorama der eigenen Garage.

sinnvoll gestaffelte Programmabfolge. Systematisch begonnen wurde somit mit der Patinierung fertiger Gebäude- und Fahrzeugmodelle in der einsteigerfreundlichen, korrigierbaren Technik mit trockenen Farbpigmenten, die nach endgültigem Gefallen mittels Kunstharzklarlacks grifffest fixiert wurden. Sodann erfolgte im Zuge der Beispiele diverser Dach- und Mauerwerksplatten-Alterungen die Demonstration des Umgangs mit flüssigen und pastösen Farben in Lasur- respektive Graniertechnik, welche in geschickter Kombination den bearbeiteten Objekten nicht nur ein bestechend rustikales Flair, sondern auch strukturelle Tiefe und damit eine überaus plastische Wirkung verleihen. So stand der erste Seminartag also ganz im Zeichen der anhand mitgebrachten Materials ausgiebig erprobten Farbgestaltung und fand letztlich mit der Live-Vorführung dreier Dampflok-Patinierungen mittels Airbrush-Spritzpistole des Se- →

Sigrid Geiser aus Gudensberg zauberte beeindruckend morbides Flair: Sie kombinierte ihr Eigenbau-Trafohaus mit patinierten Kunststoffmodellen.

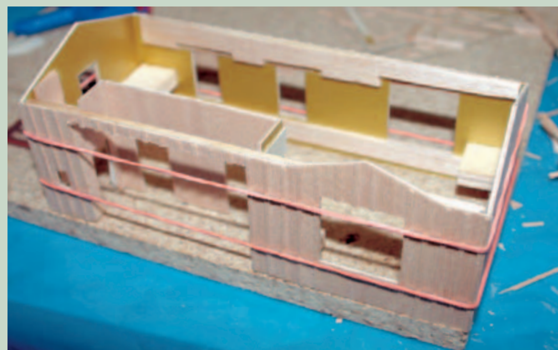


Sehr lebendig gestaltete der Nürnberger Bernd Genser im Maßstab 1:160 sein Schotterwerk. Den ab Werk knallroten Kippwagen steht ihre Alterung!

Gemeinsames Basteln: Eine kreative Atmosphäre wirkt allemal mitreißend!



In ihre Arbeit vertieft sind (hinten von links nach rechts) der Hamburger Rolf Kollatsch, Jens Nielsen aus Värlöse (Dänemark) und Andreas Götz (vorne).

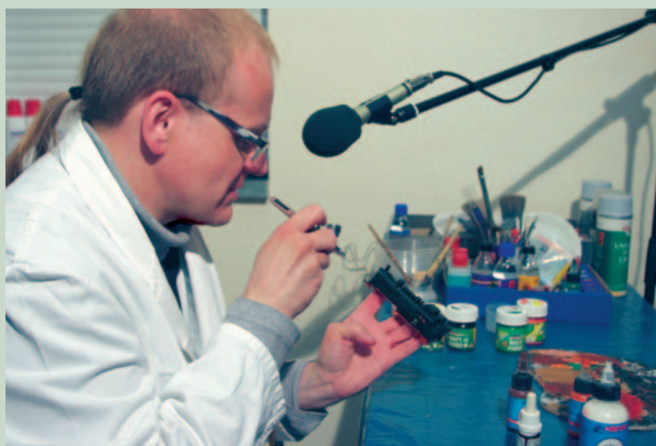


Das bayerische Lokalbahn-Agenturgebäude des erst 17-jährigen Fabian Fernkorn.



Astrid Sattler aus Lastrup sammelte ausgiebig Erfahrungen mit der eigenen Farbspritzanlage.

Einblicke in die sekundenschnelle Patinierung mittels Spritzpistole bot Seminarleiter Michael Robert Gauß, hier anhand Hans-Peter Fernkorns 74.





Dreidimensionale Vorstellungskraft benötigte Sigrid Geiser zur Fertigung ihrer kleinen Landschaft aus Styropor.



Hier sichtlich vertieft in die Arbeit am Laubbaum-Modell nach Marliese Gehringers Methode: Günter Cremer aus Nienburg.



Zweites Leiden unter Farbe und Pinsel: Des Günterslebener Matthias Schieblons 151 war zuvor Opfer eines 1:1-Hochwassers.



Mit viel Liebe zum Detail gestaltete Günter Cremer sein Steinbruch-Diorama. Ob hier nebenbei wohl auch noch mit Schrott gehandelt wird?



Mut zur Kreativität bewies Margit Genser aus Nürnberg, nebenbei leidenschaftliche Malerin: Sie gestaltete ein N-Gebäude im Hundertwasser-Stil.

minarleiters einen krönenden Abschluss. Dass der Umgang mit der Spritzpistole nichts für Anfänger ist, wurde hierbei besonders deutlich: Effekte, für die man mit dem Pinsel geraume Zeit benötigt, stellen sich beim Spritzen binnen weniger Sekunden ein und sind obendrein kaum mehr korrigierbar! Der Abend durfte dann ganz obligatorisch beim gemeinsamen Besuch einer Markelsheimer Gaststätte in gemütlicher Runde ausklingen.

Durchaus neue modellbauerische Perspektiven erschlossen sich den Teilnehmern am darauf folgenden Samstag, denn in Sachen Kartonmodellbau waren viele von einer nicht unbedingt positiven Vorbelastung geprägt. Dass jene moderne, im Rahmen des Seminars propagierte Pappmodellbau-Technik dem Kunststoffmodellbau gar nicht so unähnlich ist und gleichwohl überaus realistische Oberflächengestaltungen sowie Wandstärken ermöglicht, überzeugte dann auch die letzten Skeptiker. Stabil und falzfrei können mittels dieser Methode individuelle Gebäude gefertigt werden, welchen man ihr Ausgangsmaterial absolut nicht mehr an- →

Pfiffige AW-Szene mit Wahrheitsgehalt: Matthias Schieblons 151 konnte wohl erst nach Wochen aus den reißenden Fluten geborgen werden...





Karin und Jürgen Betzin aus Schriesheim gestalteten ein zweiteiliges Diorama mit Eigenbau-Bahnwärterhaus in frischen Farbtönen.



Fotos: Gauß (16), Fernkorn (1)

Die 50 des Hamburgers Rolf Kolatsch präsentiert sich hier auf dem gelungenen Diorama Torsten Sauers aus Bad Salzungen.

sieht. Besonders realistische Ergebnisse ermöglicht die Kombination mit Furnierholz, wie die Teilnehmer Fabian Fernkorn und Andreas Götz eindrucksvoll bewiesen. Individuell und faszinierend gleichermaßen entfaltete sich dann die Wirkung der aus den länglichen Stanzabfällen eines Spiralbindungs-Lochers selbst gedeckten Biberschwanz-Dächer. Nicht einmal Puristen störten sich nach gelungener Einfärbung der Papierziegel noch an deren für Baugröße H0 ein wenig zu großen Abmessungen.

Nebenbei führte Marliese Gehringer persönlich in ihre Baumbau-Technik ein und den Teilnehmern gelangen recht zügig zahlreiche Baumrohlinge, die sodann mit einem Weißleim-Dispersionskleber-Gemisch und Quarzsand versiegelt werden konnten. Fremdenverkehrsvereinsvorsitzender und Eisenbahner im Ruhestand Heinz Bauer lockerte den Nachmittag des zweiten Tages ferner noch mit einer freiwilligen Führung durch den romantischen Weinort Markelsheim nebst Weinprobe auf. Abends stand dann der Besuch jener unter Federführung von Marc Müller für das Streckenjubiläum 2009 den Tauberbahn-Vorbildbahnhof Blaufelden samt angrenzender Streckenabschnitte nachbildenden Projektgruppe des Blaufeldener Modellbahn-Teams auf dem Plan.

Am Sonntag nahm man den Endspurt in Angriff: So wurden Baumrinden graniert, Baumkronen belaubt sowie die Einfärbung der Selbstbau-Gebäude in diversen Techniken vorgenommen. Ihre erarbeiteten Komponenten konnten die Teilnehmer letztlich dann noch nach freiem Belieben auf einem Kleindiorama fotogen inszenieren. Einen ganz besonderen Aufwand trieben erneut Torsten Sauer aus Bad Salzungen sowie der Dresdener Jörg Behle: Beide hatten bereits zuhause zwei miteinander kompatible Dioramen vorbereitet, um diese dann vor Ort auszugestalten und zusammenzufügen.

Abschließend sei mir noch erlaubt, mein herzlichstes Dankeschön an sämtliche Personen zu richten, die durch tatkräftige Unterstützung wesentlich zum Gelingen dieses Seminars beitrugen. Hierbei ganz besonders hervorzuheben ist das großartige Engagement Marliese Gehringers in Sachen Baum-Modellbau sowie der Versorgung aller Beteiligten mit selbst gebackenem Kuchen.

Michael Robert Gauß



Andreas Götz aus Dettingen u. Teck verblüffte als „Häuslesbauer“.

Modellbahnstation Ullrich bietet in der Innenstadt von Halle/Saale eine ansprechende Produktpalette.

Anlauf-Station



In dem hübsch restaurierten Stadthaus lohnt es für Modellbahner, Station zu machen.

Modellbahner, die die Modellbahnstation Ullrich (Kleine Ulrichstr. 19, 06108 Halle, Tel. 0345/5126261, Internet: www.modellbahnstation.de) vom Bahnhof aus zu Fuß erreichen wollen, müssen etwa 25 Gehminuten einkalkulieren. Wer Spaß am Betrachten von Stadthäusern (nahezu jeder Zustand ist vertreten) hat, sollte sich unbedingt mehr Zeit lassen.

Der Schwerpunkt des Angebots der Modellbahnstation liegt auf DR-Modellen in H0, TT und N, doch natürlich findet man auch Silberlinge oder Rheingoldwagen. Viele Fahrzeuge kann man in Vitrinen betrachten. Auch die recht große Zahl an Sonderangeboten fällt positiv auf. Stichproben ergaben, dass die Verkaufspreise im Internet und im Laden gleich sind und bei Fahrzeugen, abhängig vom Hersteller, zwischen fünf und zehn Prozent unter den Preisempfehlungen liegen. Trotz des ungünstigen Besuchstermins (23. Dezember) und diverser anderer Kunden im Laden nahm sich das Personal Zeit für den offensichtlich unentschlossenen Testkäufer. Dieser interessierte sich für eine Lok der Baureihe 220 der DB AG (Taigatrommel) und für einen ESU-Loksound-Decoder. Der Käufer sagte, dass der Decoder nicht unbedingt den passenden Dieselloksound abspielen müsse, da er einen ESU-Lok-Programmer besäße und sich die passenden Geräuschdateien herunterladen könnte. Statt nach einem der im Regal befindlichen Dampflokdecoder zu greifen, der ja auch umzuprogrammieren ist, suchte das Personal fieberhaft nach einem letztlich nicht auffindbaren Decoder mit 218-Sound. Der Käufer erwarb dann zu der günstigen Gützold-Lok einen für eine andere Maschine benötigten ESU-Lokpilot-Decoder.

Noch vor Neujahr stand der Besuch der Internet-Seite an. Diese gefällt durch übersichtliche Struktur und schnellen Aufbau. Zu nahezu allen Artikeln gibt es ein kleines Foto und den Katalogen entnommene Detailinformationen. Abgebildet sind primär die Artikel, die am Lager sind. Standard-Artikel, die gerade fehlen, sind eindeutig derart gekennzeichnet. Ebenfalls nicht überall üblich, sind die Sonderangebote allesamt am Lager. Der Testkäufer bestellte einen Fleischmann-DR-Güterwagen und eine LED-Leuchte von Viessmann. Als Neukunde muss man, wie allgemein üblich, per Vorauskasse oder mit der Kreditkarte zahlen. Der Testkäufer wählte die erste Möglichkeit. Trotz einer durch die Feiertage um den Jahreswechsel bedingten Verzögerung war die Ware zwölf Tage nach Überweisung des Rechnungsbetrages beim Kunden. Diese Leistung verdient Respekt, da das Personal im Laden nicht nur die Kunden bedient, sondern nebenbei auch noch die bestellte Ware versandfertig macht.

Jochen Frickel

Bewertung LADENGESCHÄFT

● *Äußerer Eindruck*	[4 Euro-Münzen]
● *Übersichtlichkeit/Gestaltung*	[3 Euro-Münzen]
● *Umfang des Sortiments*	[4 Euro-Münzen]
● *Bestellservice inkl. Ersatzteilen*	*ja*
● *Qualität der Beratung*	[2 Euro-Münzen]
● *Höflichkeit des Personals*	[3 Euro-Münzen]
● *Preis-Leistungs-Verhältnis*	[4 Euro-Münzen]
● *Mängel der Ware*	*keine*
● *Gesamturteil*	[3 Euro-Münzen]

Bewertung INTERNET

● *Übersichtlichkeit der Homepage*	[4 Euro-Münzen]
● *Qualität der Artikelbeschreibung*	[5 Euro-Münzen]
● *Qualität der Suchfunktion*	[4 Euro-Münzen]
● *Anzeige Lagerstatus*	[4 Euro-Münzen]
● *Geschwindigkeit der Lieferung*	[4 Euro-Münzen]
● *Preis-Leistungs-Verhältnis*	[4 Euro-Münzen]
● *Mängel der Ware*	*keine*
● *Gesamturteil*	[4 Euro-Münzen]



Bei Fahrzeugen ist das Einsparpotential größer als bei Zubehör. Die Internetbestellung ist schnell abgewickelt.

Unsere Bewertung

5 Euro-Münzen: **super**, **4** Euro-Münzen: **sehr gut**
3 Euro-Münzen: **gut**, **2** Euro-Münzen: **befriedigend**
1 Euro-Münze: **noch brauchbar**



Nicht nur vorbildliche Züge auf perfekten Gleisanlagen – auch der akribisch detaillierte Landschaftsbau wirkt überzeugend.



Er schuf eine neue Pilgerstätte: Marc Antiglios Meisterwerk wird Gäste aus allen Himmelstichtungen anlocken.

Die Modellbahn-Sensation 2009 steht in der Schweiz. Ein Traum in H0, wie es ihn öffentlich so noch nicht zu sehen gab.

KAESERBERG, *freitags um 11*

Es bleibt wohl nur wenigen Menschen vorbehalten, Träume in einer solchen Perfektion zu verwirklichen, wie dies Marc Antiglio, Bauingenieur aus Fribourg, mit der Realisation seiner Modellbahn „Chemins de fer du Kaeserberg", der Kaeserbergbahn, gelungen ist, die Ende Januar 2009 den fahrplanmäßigen Betrieb aufnahm.

Der Traum von der ultimativen Modellbahnanlage reifte nach vielen Stunden am Zeichentisch zum genauen Pflichtenheft. Es sollte eine Anlage im Maßstab 1:87 werden, ohne konkretes Vorbild, aber die Welt der Schweizer Bahnen der 1990er-Jahre an einem gewöhnlichen Freitag um 11 Uhr realistisch widerspiegelnd, auf der Züge der SBB, einige der BLS, der schmalspurigen RhB und eben der fiktiven Kaeserbergbahn verkehren. Im Pflichtenheft stand aber auch, dass die Kaeserbergbahn ein Ort der Begegnung sein soll, wo Tagungen und Betriebsausflüge stattfinden, wo Feste gefeiert würden und wo Qualität an erster Stelle stehen werde.

Zuerst mussten ein passendes Grundstück für die geplante, rund 20 mal 20 Meter große Anlage gefunden und die Pläne für ein Gebäude erstellt werden. Zuhilfe kamen Marc Antiglios Bauunternehmungen, das Design-Atelier von Roger Pfund aus Genf sowie sein Architekt Didier Eltschinger. In High-Tech-Perfektion entstand ein Haus, „dessen Modernität neue Maßstäbe setzt in Sachen Qualität, Technik und Transparenz", so der Erbauer.

Zur Realisation der Modellbahn stellte Antiglio ein Team zusammen, das unter der Leitung von Jacques Cherbuin über einen Zeitraum von 17 Jahren durchschnittlich vier Personen beschäftigte und an die 100 Mannjahre Arbeit erbrachte. Das Geleistete ist gewaltig: 1200 Quadratmeter beanspruchen die Kaeserbergbahnen samt Werkstatt, Lagerraum für Ersatzmaterial sowie Filmsaal, davon etwas über die Hälfte für die reine Bahnanlage auf drei Ebenen. 2045 Meter Shinohara-Gleise sind verlegt, davon 1220 in HO, 780 in HOm für die RhB und 45 für die Kaeserberg-Zahnradbahn. 425



Foto: Armin Schmutz

Trotz automatischer Steuerung kann der Verkehr variiert werden.



Die Kaeserbergbahn: Ein unübersehbarer Modellbahntempel.

Fotos (4): Kaeserbergbahn

Die Fahrleitung ist ohne Funktion. Die Stromabnehmer der Loks sind mit einem Milimeter Abstand zum filigranen Fahrdraht von nur einem halben Millimeter Durchmesser fixiert.

Shinohara-Weichen, 79 Strecken-, 169 Zwergsignale, 240 Strecken- und Bahnhofblockabschnitte sowie 2470 Schienenstromkreise für den Fahrstrom sind nur einige der Superlativen. 87 einsatzbereite Züge, 33 Reservezüge, 300 Lokomotiven und Triebfahrzeuge sowie 1250 Wagen sorgen für vorbildgerechten Betrieb. Gesteuert werden die Züge durch die MpC-Software von Gahler und Ringstmeier. Eine Re 460 benötigt für den gesamten Rundkurs etwa 16 Minuten, ein Ce 6/8-Krokodil fast eine halbe Stunde.

Die Kaeserbergbahn ist ein Ort der Qualität. Warteschlangen und Gedränge gehören definitiv nicht dazu. Via Internet bucht man sich einen Besuchstermin, zu dem sich maximal 35 Personen einfinden werden. Nach dem Einführungsvideo geht es zur Anlagenbesichtigung. Bei genauem Hinschauen entdeckt man die diskrete, farbliche Nachbehandlung aller Fahrzeuge. 600 Spotlampen strahlen dezentes Licht auf eine durchgestaltete Modelllandschaft vom Feinsten. Die Hintergrundkulisse, von 65 mal 2,5 Metern, ist eine Montage aus 27 Bildern, in England im Scanachrome-Verfahren auf Stoff gedruckt. Die Kulisse simuliert Weite und Tiefe. Der Übergang zum gebauten Gelände ist kaum feststellbar. 5400 Bäume, 221 Gebäude und sechs Bahnhöfe stehen in der Landschaft, 1160 Automobile beleben Straßen, 3300 Figuren bevölkern Stadt und Land, 3200 fahren Zug!

Vieles bliebe noch zu erzählen. Aber besser ist, gleich am heimischen PC www.kaeserberg.ch einzugeben und einen Besuchstermin zu reservieren. Sie werden es nicht bereuen!

Armin Schmutz/al

Den Kurort Kaeserberg erreicht die Rhätische Bahn. Hier startet die Dampf-Zahnradbahn zum namensgebenden Kaeserberg.



Foto: Armin Schmutz



Max Ernst zeigt Modellbau mit Kunststoff-Profilen.



Zahlreiche Besucher umlagerten die sehenswerten Anlagen.



Patrice Hamm stellt die Hintergründe



Das N-Projekt „Hattingen" des MEC Stetten befindet sich noch im Rohbaustadium.

Beeindruckend lange Züge verkehrten auf der Breisgauer Anlage.

Zum neunten Mal fand Anfang Januar im örtlichen Gemeindehaus die Ausstellung des MEC Stetten statt.

Zu Gast bei Freunden

Ein wunderschönes Winterwochenende im oberen Donautal kündigt sich an, mit geschlossener Schneedecke, strahlendem Sonnenschein und Temperaturen auf Gefriertruhenniveau. Die rührigen Mitglieder des Modelleisenbahnclubs (MEC) Stetten/Donau haben dafür allerdings keinen Sinn. Sie sind am heutigen Freitag, 9. Januar 2009, intensiv beschäftigt, alles für ihr beinahe schon traditionelles Anlagentreffen an den beiden kommenden Tagen zu organisieren. Im Laufe des Nachmittags treffen die ersten Aussteller ein. Den Besuchern soll wie immer





Immer wieder musste Heiko Jeutter seine Präzisionsmodelle vorführen.


seines Dioramas auf.



Michael Matz sprüht Betriebsspuren per Airbrush.


Die Laupheimer verkabeln ihre Spur-Z-Modulanlage.

Fotos: Frickel

eine interessante Mischung für beinahe jeden Geschmack geboten werden.

Gezeigt wurden Anlagen in den Spurweiten Z, N und H0: Freunde vorbildgerechter Züge konnten beeindruckende Garnituren auf der großen Modulanlage der Eisenbahnfreunde Breisgau bewundern. Der Modelleisenbahnclub Laupheim führte eine Z-Anlage mit viel Betrieb vor, Gerhard Bäuml aus Ottobeuren hatte seine H0-Anlage im Gepäck und aus Niedereschach kamen mehrere N-Schaustücke.

Große Publikumsresonanz fanden die beiden Modellbaukünstler Patrice Hamm und Heiko Jeutter. Der Elsäßer aus Haguenau präsentierte erstmals sein jüngstes Schaustück, eine bis ins kleinste Detail nachgebildete Köhlerszene, die wir auch demnächst im MODELLEISENBAHNER vorstellen werden. Heiko Jeutter hatte einige seiner bis ins kleinste Detail akribisch nachgebauten landwirtschaftlichen Geräte in H0 und N dabei (siehe auch MODELLBAHNSCHULE 19). Drei Stettener Vereinsmitglieder demonstrierten das Altern von Fahrzeugen mit der Airbrush-Pistole, den Gebäudebau aus Polystyrolplatten und das Herstellen von Selbstbau-Bäumen.

Das Stettener Treffen kennzeichnet eine freundschaftlich familäre Atmosphäre. Ein Glücksfall ist die moderne Gemeindehalle, deren riesige Fensterfassade viel Licht einströmen lässt und deren Höhe Klaustrophobien verhindert.

Thomas Buschle, der Vereinsvorstizende, war zufrieden, dass etwa 1600 Besucher an den Ausstellungstagen kamen. Das sei etwas weniger als im Vorjahr gewesen, aber „ich habe mir sagen lassen, dass die (nicht weit entfernten) Ski- und Rodelhänge sehr gut besucht gewesen seien“, so Buschle. Für das nächste Treffen, das zehnte, haben die Planungen bereits begonnen. *Stefan Alkofer*



Viel Liebe zum Detail: In den gepflegten Gärten wachsen Blumen und Gemüse.



Zugkreuzung in Hausen i. B.: Die Diesellok

Der MEC Leonberg ist im Besitz einer großen H0e-Anlage. Auf ihr überlebte die württembergische Schmalspurbahn bis in die heutige Zeit.

Zukunft der Vergangenheit



Auch in Deutschlands Südwesten fuhren früher zahlreiche Schmalspurbahnen, die auch noch mehrere Jahrzehnte unter Bundesbahnregie überlebten. Gegen Ende der 1960er-Jahre war dann aber für die meisten, wie etwa Bottwartal-, Jagsttal- oder Federseebahn, Schluss. Meist wurden die Strecken zeitnah abgebaut. Eine Ausnahme bildete das Öchsle, das immerhin bis 1983 fuhr und auf dem heute zumindest noch Museumsverkehr stattfindet. Mangelnde Rentabilität war durchweg der Stilllegungsgrund.

Trifft man in den betreffenden Regionen auf alte Spuren, die den Kahlschlag überdauerten, wie umgewidmete Bahnhöfe oder Güterschuppen, entwickeln sich beim Eisenbahnfreund schnell Phantasien, wie es wohl aussähe, führe die Bahn noch.

Solche Gedankenspiele müssen auch Walter Antl motiviert haben, als er Ende der 1990er-Jahre sein H0e-Projekt nach württembergischen Motiven begann. Wer die Anlage betrachtet, wird ziemlich unmittelbar den Zeitsprung bemerken: Das Leben auf der Anlage zeigt eine Phase, die etwa



V51901 trifft auf einen Personenzug, gezogen von 99651.



Auch die Verladung von Zuckerrüben ist auf der Leonberger Anlage eine Option.

Der Wismarer Tw hat den Bahnhof Altbach erreicht. Er wird demnächst nach St. Jakob zurückpendeln.

dem letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrtausends entspricht, als es längst keinen Schmalspurbetrieb im Ländle mehr gab.

Antl verwirklichte seinen Schmalspurtraum auf zehn Segmenten. Die montierten Anlagenteile, die nur auf eine Art zusammengebaut werden können, bilden ein offenes Rechteck. Die Züge pendeln auf der eingleisigen Strecke von St. Jakob über Hausen i. B. nach Altbach. Während St. Jakob und Hausen württembergischen Bahnhöfen nachempfunden sind, diente für Altbach ein Modell, das eigentlich einen österreichischen Bahnhof darstellt. Volker Deuß, der die Anlage kürzlich beim neunten Modellbahntreffen in Stetten präsentierte, erzählt, dass Walter Antl aus Zeitnot auf das österreichische Modell →



Die V51 erreicht in wenigen Augenblicken Hausen i. B.

Volker Deuß baut die Anlage in wenigen Stunden alleine auf. Er kennt alle kleinen Tricks und Tücken.



zurückgriff: „Er wollte damals unbedingt ausstellen und den österreichischen Bahnhof hatte er zuhause im Keller. Den passte er dann einfach ein wenig an."

Dass heute Volker Deuß die H0e-Anlage betreut, hat leider einen traurigen Hintergrund: Walter Antl verstarb vor ungefähr zweieinhalb Jahren. Die Mitglieder des MEC Leonberg entschieden sich danach, den Angehörigen die Anlage abzukaufen und weiterzubetreiben. Antl steckte viel Zeit und Liebe in seine schwäbische H0e-Welt. Er selbst fuhr noch analog, seit einigen Jahren verkehren nur noch digitalisierte Loks, die in der Regel von zwei Mann gesteuert werden, aber „man könnte die Anlage auch alleine fahren. Das macht aber nicht so viel Spaß und ist bei Ausstellungen sehr anstrengend", so Deuß.

Die Leonberger haben das antlsche Vermächtnis auch weitergebaut. Zwar hatte Antl die Anlage betriebsfähig fertiggestellt und auch der Landschaftsbau war komplett, aber es fehlte noch an schmückenden Details und so zückten die Leonberger noch einmal ihre Portemonnaies und kauften vor allem Pflanzen und Grünmaterial, um die Gärten etwas lebendiger aussehen zu lassen. Außerdem musste im Zuge der Digitalisierung noch einiges an der Elektrik umgebaut werden. Die im Analogbetrieb erforderlichen, abschaltbaren Gleise sind jetzt nicht mehr nötig.

Wenn man nochmals das Gedankenspiel vom Beginn aufnimmt und sich vorstellt, dass eine württembergische Schmalspurbahn bis heute überlebt hätte, so sähen ihre Fahrzeuge heute wohl anders aus als diejenigen, die auf der Leonberger Anlage zu sehen sind. In St. Jakob, Hausen und Altbach trifft man vor allem auf das von Bemo angebotene Rollmaterial: Neben der V51 begegnet den Besuchern die Vlk, die auch bei der DB fuhr. Die Tssd, 99 633, ist hier ebenso heimisch wie die zweiachsige Diesellok V22. Der Jagsttal-Triebwagen VT 302 ist aus einem Weinert-Bausatz entstanden. Die Personenzüge rekrutieren sich aus zwei- und vierachsigen württembergischen Plattformwagen, die Güterzüge aus den meist dreiachsigen Modellen der Bemoproduktion. Während die Clubmitglieder für die Anlage zusammenlegten, sind die eingesetzten Fahrzeuge im Privatbesitz.

Gemächliche Schmalspurromantik aus Leonberg

Die große Stärke der Leonberger H0e-Anlage ist ihre Authentizität. Die Züge fahren gemächlich an scheinbar frisch gestrichenen Einfamilienhäusern vorbei mit gepflegten Gärten und üppig bunt bewachsenen Blumenkästen vor den Fenstern. In dieser 1:87-Welt ist die Kehrwoche noch heilig und man kann alles außer Hochdeutsch. Die Einfahrt nach Hausen aus Richtung St. Jakob ist der stimmungsvollste Abschnitt auf der Anlage. Dort blicken die 1:87-Fahrgäste direkt in die Gärten der angrenzenden Häuser. Am unbeschrankten Bahnübergang glaubt man beinahe, die Pfiffe der Lokomotiven zu hören.

Betriebliche Mittelpunkte sind die beiden Endbahnhöfe. Während sich in Sankt Jakob ein moderner Lokschuppen, die Rübenverladung sowie der Gleisanschluss an einen Steinmetzbetrieb befinden, entdeckt man in Altbach neben dem Bahnhof eine Diesellok-tankstelle und den alten Dampflokschuppen inklusive Bekohlungskran. In Altbach gibt es außerdem noch einen beachtlichen Bockkran zum Umladen von Lasten zwischen Schiene und Straße. Hausen ist der auf halbem Weg zwischen den beiden Kopfbahnhöfen gelegene Kreuzungsbahnhof, der in einer sanften Kurve liegt. Dort besteht ein Schienenanschluss zum Baustoffhändler Walter Antl, die Leonberger verewigten so den Erbauer, und zu einem Holzlager.

Das St.-Jakob-Segment hatte Walter Antl für einen Weiterbau vorbereitet, aber eine Fortsetzung sei laut Voker Deuß derzeit nicht geplant.

Stefan Alkofer

Anlagen-Steckbrief

Die Antl-Anlage besteht aus zehn Segmenten, die montiert eine Fläche von 4,5 mal 2,1 Metern beanspruchen. Die Fahrstrecke zwischen den Endpunkten beträgt ungefähr zwölf Meter. Das H0e-Schienenmaterial stammt von Roco. Die Steuerung der Weichen erfolgt analog über Gleisbildstellpulte. Die Loks, die wie das Wagenmaterial zum größten Teil von Bemo stammen, verkehren digital. Sie sind zumeist mit Gold-Decodern von Lenz ausgerüstet. Als Digitalzentrale dient die Lokmaus II von Roco.



Moderne Straßen- und antiquierte Schienenfahrzeuge treffen sich in Hausen.



Peter Scharf (l.) half samstags und sonntags in Stetten.

Fotos: Alkofer/Frickel

In Altbach, wo sich einer der beiden Kopfbahnhöfe der Anlage befindet, gibt es keine Spur von Hektik.

MODELLBAHN AKTUELL

MODIST ▸ „Alex" und 212-Varianten in TT



Die Baureihe 212 wird heuer in der DB-Cargo-Ausführung lieferbar sein, ebenso die 211 in Ozeanblau-Beige. Neu sind weiterhin die Bautzener Interregio-Wagen mit Schwenkschiebetüren von 1991 sowie Varianten des Arriva-„Alex" auf Basis verschiedener Wagentypen (Bild). Info: www.modist.de.

IG MET ▸ N-„Altenberger" mit Leipzig-Look

Den Altenberger Personenwagen legt Manfred Neumann jetzt in der Lackierung der Leipziger S-Bahn auf, mit der das Vorbild zeitweise versehen war. Das N-Modell wird direkt beim Hersteller bezogen: Modellbahn-Kleinserien I. Neumann, Malterstr. 53, 01159 Dresden.

IMS ▸ Illuminiertes H0-Acrylglashaus



Modellbahnanlagen aus Acrylglas sind der letzte Schrei. Dem trägt IMS, so Fritz-Joachim Hüther, Rechnung und fertigt in einer Sonderserie zunächst das Berghaus Obergoms als illuminierten H0-Eispalast (Bild). Das Modell, das auch in den kleineren Baugrößen bis Z angeboten werden soll, besteht aus transparentem weißen und blauen Acrylglas und wird von sechs in die Wandteile eingesetzten Leuchtdioden erhellt. Info: IMS, Tel. (06422) 92136, E-Mail info@kreativ-innovativ.de, Internet www.ims-modell.de.

HERPA ▸ MB-Autotransportzug in H0



Für den Transport von je nach Größe bis zu neun Pkw gibt es den Mercedes-Benz-Autotransportzug MB A-L08HZ in H0. Das Modell kann mit vielen Zurüstteilen verfeinert und in unterschiedlichen Betriebsstellungen dargestellt werden. Info: www.herpa.de.

PIKO ▸ Gealterte Kaliwagen in H0

Ein H0-Dreierset mit gealterten Kaliwagen nach DB AG-Vorbild bringt den modernen Bahnalltag auf Modellanlagen. Als italienische Epoche-III-Dampflok erfährt die Baureihe 55 eine weitere Variante (AC und DC). Als MRCE-Dispolok der Epoche VI rollt die jüngste G-Taurus-Version auf die 45-Millimeter-Gleise. Ebenfalls in Baugröße G präsentiert sich der Bundesbahn-Schüttgutwagen OOtw96 in Epoche-III-Ausführung. Info: www.piko.de.

Brawa ▸ ET 426 der DB AG, 94.1 der DB



Den zweiteiligen Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 426 gibt es bei Brawa in H0 (Bild). Das maßstäbliche Modell ist sehr gut lackiert, lässt trotz kräftig getönter Fensterscheiben die angedeutete Inneneinrichtung erkennen und hat anders als sein Vorbild auch keine Bremsprobleme. Die Tenderlok 94.1 rollt als Epoche-III-Maschine der Deutschen Bundesbahn an. Infos: www.brawa.com.

US-CORNER



Das Atlas-N-Wagensortiment (Bild 1) wird bereichert von einem 50-Fuß-„Single Door Box Car", unter anderen von der Denver & Rio Grande. Den „2-Bay Hopper" gibt es von diversen Bahngesellschaften, auch im Dreierpack mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Kein US-Zug ohne Caboose – in markantem Rot mit „Buzz-saw"-Logo rollt die „Cupola Caboose" der Missouri Pacific daher (Info: www.atlasrr.com). Modellbahnern mit einem Faible für die 40er- und 50er-Jahre könnte das H0-Modell des 40-Fuß-Double-Sheathed-Boxcar von Roundhouse gefallen (2). Athearn und Roundhouse-Produkte werden von Noch vertrieben (Info: www.noch.de).

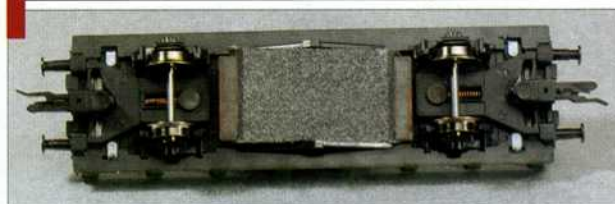


NOCH ▸ *Gartenmöbel und Boote*

Verschiedene Boote beleben die Modellgewässer. Die H0-Serie umfasst ein Ruderboot, ein Kanu, ein Motor- und ein Segelboot. Für Spur N gibt es ein Kanu und ein Schlauchboot. Alle Boote werden mit Figuren ausgeliefert. Auf die kommende Gartensaison kann man sich in H0 mit einem Set von Gartenmöbeln (Bild) vorbereiten, dazu kommen weitere Sets mit Spielgerät, Gartenzubehör und Möbeln. In den Nutzfahrzeugsektor finden ein Einachstraktor, ein Potratz-Dumper, ein Allgaier-Traktor und weitere Einzug. Info: www.noch.de.



MBS ▸ *Schienenreinigungswagen in TT*



Reibungslosen TT-Fahrbetrieb ermöglicht ein Gleisreinigungswagen, der im MBS-Direktvertrieb erhältlich ist, basierend auf Tilligs Bauzugrungenwagen mit Reinigungszusatz des Systems Jörger. Auswechseln ist in Sekunden möglich, verschmutzte Filze können bei maximal 40 Grad gewaschen werden. Info: Modellbahnservice Dirk Röhricht, Girbigsdorfer Str. 36, 02829 Markersdorf, E-Mail: mbs@modellbahnservice-dr.de.

LGB ▸ *Welterbe-Lok der RhB in IIm*

Entgegen der Ankündigung hat das IIm-Modell der RhB-E-Lok Ge 4/4 III 650 das geänderte Design (Bild) nach Aufnahme der „Rhätischen Bahn in der Landschaft Albula/Bernina" in die Liste des Unesco-Weltkulturerbes erhalten. Schmalspur, allerdings auf 750 Vorbild-Millimetern, thematisiert der DR-Personenwagen mit Traglastenabteil und Inneneinrichtung, beschriftet entsprechend der Epoche III. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Bst. Nürnberg (LGB), Witschelstr. 104, 90431 Nürnberg, E-Mail: mail@lgb.de.



MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN ▸ *E-Lok der DB-Baureihe 103 in I*



Eine im wahrsten Sinne des Wortes gewichtige Neukonstruktion für die Königsspur ist das Insider-Modell 2008 der Bundesbahn-Schnellfahrlok der Baureihe 103.1 (Bild). Die überwiegend aus Metall gefertigte E-Lok mit Mfx-Decoder kann wahlweise mit Wechsel- oder Gleichstrom, mit Märklin Digital oder Märklin Systems betrieben werden. Zusätzlich Delta-Betrieb erlaubt das aktuelle Spur-I-Modell der Dampflok-Baureihe 24, die für die jetzt ebenfalls wieder erhältlichen Bundesbahn-Donnerbüchsen zweiter Klasse mit offenen, erster Klasse mit geschlossenen Übergängen die passende Zugmaschine darstellt. Den modernen ICE-Verkehr nach Frankreich ermöglicht nun in H0 die fünfteilige Garnitur des ICE 3 MF mit neuentwickelten Klimaanlagen auf dem Dach. Die drei Mittelwagen zur Ergänzung des Zuges sind zeitgleich erhältlich. Die neuen Silberlinge im „großzügigen", aber nicht exakten Längenmaßstab erscheinen nicht nur im Trix-, sondern auch im Märklin-Sortiment. Preußen oder Bayern: Epoche-I- und -II-Fans unter der Z-Anhängerschaft können nun mit dem Einsatz der schweren Güterzuglok Gt 2x4/4 nach DRG-Vorbild der Gruppenverwaltung Bayern und mit einer Ergänzung ihres Güterwagenparks durch das Dreier-Set aus Bierwagen, Klappdeckelwagen und gedecktem Güterwagen rechnen, jeweils mit Bremserhaus und nach K.P.E.V.-Vorbildern. Für die moderne Bahn im Maßstab 1:220 zeigt der Allgäu-Express „Alex", bestehend aus Hercules-Diesellok und drei Reisezugwagen, Flagge. Info: www.maerklin.com.

FLEISCHMANN ▸ *Sound-Geschichten in N und H0*



Ein digitalisiertes und mit Sounddecoder ausgerüstetes 221-Pärchen zieht seine Runden auf N-Gleisen (Bild). Eine Lok ist mit Motor ausgerüstet, die zweite läuft als Dummy mit; beide sind mittels Kurzkupplung verbunden. Für H0 wird die DR-Rekolok der Baureihe 22 des Fleischmann-Programms ebenfalls mit DCC-Sound-Decoder ausgeliefert. Info: www.fleischmann.de.

WIKING ▸ *56er-Opel-Caravan in H0*



Der 56er-Opel als Caravan (Bild) nimmt nun auch in Perlgrau Anlauf auf H0-Straßen der Epoche III. Ein Wiedersehen in 1:87 gibt's mit einem seinerzeit auf Deutschlands Asphalt nur mäßig erfolgreichen Volkswagen, dem VW 1600 (Bild) in Babyblau. Der zweifarbige Rekord A (Bild) komplettiert das Klassiker-Trio. Moderne Zeiten vertritt dagegen der VW Touran mit Heckfahrradträger (Bild). Info: www.wiking.de.

LENZ ▸ *Drehschemelwagen in Spur 0*

Zu Beginn des neuen Jahres wird der Güterwagenpark der Gießener erweitert. Der Drehschemelwagen verfügt über ein Fahrgestell aus Metall, automatische Kupplung ebenso wie originale Kupplungshaken und Federpuffer. Rungen und der Drehschemel sind herausnehmbar; die Holme des Drehschemels hätte man sich klappbar gewünscht. Info: www.lenz-elektronik.de.



MODELLBAHN DIGITAL
▸ *Selectrix-Interface*

Das Businterface für Selectrix ist ein Gerät zur Erzeugung des Selectrix-Busses mit integriertem Computer-Interface. Es ist die Voraussetzung zum Schalten und Melden auf einer Modellbahnanlage über den SX-Bus in Verbindung mit einem Computer und wendet sich an die Modellbahner, die mit Selectrix schalten und melden, jedoch mit einem anderen Protokoll fahren wollen. Der neue Funktionsdecoder DHF 250 ist für DCC, SX1, SX2 und SX1-Adressdynamik verwendbar. Info: www.firma-staerz.de.

TRAINSAFE ▸ *Displays geht ein Licht auf*

Zum bereits bewährten Rollenlaufstand nebst Schutzhaube gehört nun auch eine in der Grundplatte eingelassene LED-Beleuchtung, die im wahrsten Sinne des Wortes Licht ins Dunkel des Lokomotivfahrwerks bringt (Bild). Zur Zeit sind solche Spezialdisplays in 0, I und G erhältlich; für H0 sind sie in Vorbereitung. Auch ein Display mit einer Kombination von Fahrwerks- und Haubenbeleuchtung ist im Angebot. Info: Trainsafe, HLS Berg GmbH & Co., Am Daßenborn 20, 57482 Wenden-Hümsborn, Tel. (02762) 979282.



TRIX ▸ *Silberlinge in H0 und N*

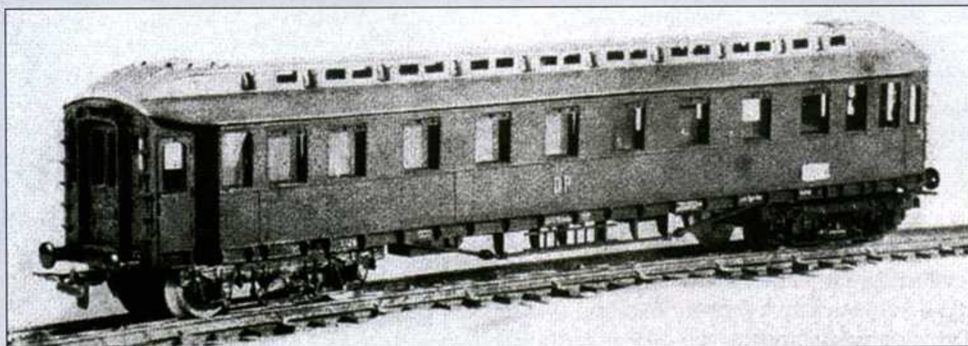


In H0 und in N würdigt Trix die Silberlinge. Während die H0-Modelle des AB4nb-59 (Bild) wie des B4nb-59 die Epoche-III-Variante mit schwarzem DB-Logo und schwarzem Rahmen wiedergeben und eine Neukonstruktion sind, zeigt das N-Modell des ABnrzb (Bild) den Epoche-IV-Zustand (ozeanblaues Logo, ozeanblauer Rahmen) und erhielt bei der Überarbeitung einen neuen Rahmen sowie Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz leicht. Die Gasturbinen-210 ist als Übernahme aus dem Märklin-H0-Sortiment lieferbar. Mit digitaler Schnittstelle ist in Wiederauflage das H0-Modell der ersten alltagstauglichen dieselhydraulischen Streckenlokomotive in DRG-Version als V 16 und als DB-V 140 erhältlich. Mit der „Orlando di Lasso" der Königlich-Bayerischen Staatsbahn setzen die Länderbahnspezialisten ihr weiß-blaues Modellprogramm fort. Der Säuretopfwagen ergänzt das Güterwagensortiment der Bundesbahn-Epoche III. Reichsbahnfans unter den N-Bahnern dürfen sich über die Ludmilla als DR-Baureihe 132 freuen. Mit neuer Betriebsnummer rollt im selben Maßstab die Re 460 der SBB an den Start. Info: www.trix.de.

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN: *Zugbildung mit Schicht im Maßstab 1:87*



● Die Dresdner Firma Schicht gehörte zu den Pionieren der jungen DDR-Modellbahnindustrie. Die ab 1953 hergestellte 03 war ein gefragtes Modell und für lange Zeit die einzige Serien-Schnellzuglok. In der Märzausgabe von 1959 präsentierte der MODELLEISENBAHNER preußische Oberlicht-Schnellzugwagen, die seinerzeit einen qualitativen Meilenstein bildeten, insbesondere hinsichtlich Maßstäblichkeit, Bedruckung und Gestaltung des Fahrwerkes. Mit geringfügigen Verbesserungen (schmale Kupplung, Innenbeleuchtung) und Varianten (Speisewagen; blaue Lackierung) wurden diese Wagen später auch im volkseigenen Werk „Prefo" hergestellt und waren bis zum Ende der DDR im Katalog des VEB PIKO zu finden. Noch heute haben viele Modellbahnfreunde diese Wagen im Einsatz, trotz detaillierterer Modelle der Vorbilder.

TRIX

Der „Kittel" kommt!

● Zum Redaktionsschluss traf der Dampftriebwagen „Kittel" von Trix ein, den wir in der nächsten Ausgabe ausführlicher vorstellen. Das gut gestaltete H0-Modell gibt die Epoche-III-Variante der Deutschen Bundesbahn wieder. Obwohl eine eigenständige Trix-Konstruktion, will Märklin das Fahrzeug auch in sein Programm übernehmen.



Er ist schmuck geworden, der „Kittel"-Dampftriebwagen aus Nürnberg.

MÄRKLIN

Umsatz-Plus und neue Köpfe

● Modellbahnhersteller Märklin hat im Jahr 2008 nach vorläufigen (eigenen) Zahlen ein leichtes Umsatzplus erzielt. Trotz eines schwierigen Weihnachtsgeschäftes wurden 128 Millionen Euro erreicht und damit der Wert von 2007 mit 126 Milionen Euro knapp überboten. Dennoch werden Bemühungen zur Kosteneinsparung forciert, auch und gerade mit Blick auf die laufende Rezession in Deutschland. Das Management des Unternehmens wird auf Initiative des Beirates an zwei Stellen ausgetauscht. Ralf Coenen (47), Physiker und Unternehmensberater, wird schrittweise Produktions- und Technik-Chef Dietmar Mundil (66) ablösen, der im Sommer diesen Jahres in den Ruhestand geht. Rainer Nothwang (56), Finanzfachmann, übernimmt die Position des Kaufmännischen Geschäftsführers von Thomas Bauer.

AK RHEINLAND

Für den guten Zweck

● Am 28. und 29. März führt der Arbeitskreis (AK) Rheinlandbahnen, in dem 27 rheinische Eisenbahn- und Modellbahnvereinigungen zusammengeschlossen sind, seine zweite große Benefiz-Ausstellung in 53797 Lohmar in der Jabachhalle (Am Donrather Dreieck 1, nahe A3) durch. Geöffnet ist am Sonnabend von 11 bis 18 und am Sonntag von 10 bis 17 Uhr. Für das leibliche Wohl sorgt eine von Feuerwehr und Maltesern ehrenamtlich betreute Caféteria. Der Erlös der Veranstaltung kommt dem Elisabeth-Hospiz in Lohmar zugute, das Sterbenskranke in Menschenwürde und Selbstbestimmung pflegt. Mehr Informationen: www.rheinlandbahnen.de.



Die Rheinländer Eisenbahn- und Modellbahnfreunde sind Ende März uneigennützig im Einsatz.

Foto: AK Rheinland

WORKSHOP FÜR GROSSE SPUREN

Jugendbaukurs in der Schweiz

● Seit 1986 finden in der Schweiz Eisenbahn-Modellbaukurse statt, erst in Ponte Tresa, jetzt in Pura. Nun sollen auch junge Modellbauerinnen und Modellbauer die Gelegenheit erhalten, in das schöne Hobby einzusteigen. Dank einer erfolgreichen Unterstützungsaktion im vergangenen Jahr kann der Kurs von einer Woche Dauer für 185 Schweizer Franken (CHF, Halbpension) angeboten werden. Es werden zwei Modelle gebaut, die neue SBB-Rangier- und -Streckenlok E922 von Stadler-Rail in Spur 0 und der RhB-De 2/2 151 in 0m. Pro Modell werden 100,- CHF Unkostenbeitrag berechnet, so dass Gesamtkosten von CHF 285,- je Kursteilnehmer entstehen. Der Modellbaukurs findet vom 24. bis 31. Oktober statt. Anmeldung: Werner Rohr, Modellbauer, Bernstrasse 66, CH-3324 Hindelbank, Tel. (0041 34) 4112458.

„FASZINATION MODELLBAU"

MODELLEISENBAHNER in Sinsheim

● Der MODELLEISENBAHNER wird auch in diesem Jahr auf der „Faszination Modellbau" in Sinsheim vertreten sein. Vom 12. bis zum 15. März sind wir am gemeinsamen Stand der Verlagsgruppe Bahn (VGB), Nummer 1404 in Halle 1 zu finden. Mitarbeiter der Redaktion werden mindestens zeitweise auch für Fragen der Leserinnen und Leser zur Verfügung stehen.

US-FIRMEN

60 Jahre Atlas-Modellbahnen

● 2009 feiert der bekannte US-Modellbahnhersteller Atlas seinen diamantenen Geburtstag. Seit sechs Jahrzehnten ist die Firma, die Mitte der 1920er-Jahre vom tschechischen Einwanderer Stephen Schaffan Sr. als Werkzeugfabrik gegründet wurde, in Familienbesitz. Heute ist das Unternehmen aus Hillside, New Jersey, vor den Toren Manhattans einer der führenden US-Produzenten in den Spurweiten 0, H0 und N. Atlas ist Vollsortimenter und bietet neben rollendem Material auch Schienen und Modellbahnzubehör an. Im Geburtstagsjahr will Atlas seinen Kunden noch einige Überraschungen liefern. Für deutsche US-Fans dürfte die wichtigste Neuerung sein, dass der Zubehörhersteller Noch künftig Atlas hierzulande vertreibt.



Foto: Atlas

Diane Schaffan Haedrich und Thomas W. Haedrich führen heute gemeinsam mit ihren Söhnen das Unternehmen.

MESSE-KALENDER

20.–22. FEBRUAR 2009:
Erlebnis Modellbahn, Dresden.

12.–15. MÄRZ 2009:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

23.–25. MÄRZ 2009:
Toy fair Middle East, Dubai.

22.–26. APRIL 2009:
Intermodellbau, Dortmund

MO 187 BAD DRIBURG

Modellbahnschau wird erneuert

● Die markante Schauanlage für vorbildgerechten Betrieb im Güterschuppen von Bad Driburg, wo Teile des Weserberglandes in 1:87 nachgebildet sind, will noch näher ans Original heran. Mit der innovativen TC-H0-Kupplung von T4T will „MO 187" ab Ende Mai Lokwechsel, Übergabezüge, Rangierfahrten und Zugbildungen zeigen – alles im Automatik-Betrieb. Auf dem Wege, um diese Herausforderung zu meistern, braucht die Modellbahnschau Zeit zum Installieren und zum Testen. Aus diesem Grunde ist die Schau vorübergehend nur Sonnabend und Sonntag von jeweils 11 bis 18 Uhr geöffnet. Ausnahme sind die Osterferien in NRW, in denen die Anlage täglich vom 4. bis zum 19. April geöffnet ist. Ab dem 20. April wird die Modellbahnschau für fünf Wochen geschlossen. Anspruchsvolles Ziel ist, die Schauanlage am 30. Mai mit der neuen Technik und unter einem neuen Namen wieder zu eröffnen. Mehr Infos unter www.mo187.de.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Foto: Frickel





Foto: Tiedtke

ELSÄSSISCHE MODELLBAUKUNST

Das jüngste Meisterwerk von Patrice Hamm dreht sich um eine typische Köhlerszene seiner Heimat.

AUF RADTOUR DURCHS TIEFLAND

Detailreich mit hohem Wiedererkennungswert: Die Railzminiworld in H0 ist erneut Ziel der Reise.

Foto: Cürlis, Slg. Robin Garn



AUFERSTANDEN AUS RUINEN

Auch nach Ende des Deutschen Reiches lebte dessen Staatsbahn unter altem Namen fort, in der DDR ab 1949 sogar dauerhaft.

Foto: Siedler



KONFEKTIONS-GRÖSSEN

Empfangsgebäude im Morgenlicht: Mit weiteren Bausatzumwandlungen plädiert Rolf Siedler für Individualität.

Außerdem

Großer Neuheitenreport

Die Spielwarenmesse ist vorbei. Jetzt zeigen wir Ihnen, was tatsächlich schon an Neuheiten im Handel angekommen ist.

Laub-Sammlungen

Nicht ums Ent-, sondern ums Beblättern geht´s in Teil 4 des Modellbaumseminars.

Schweizer Echtholz

Rainer Albrecht baut das IMS-Modell eines dreistöckigen Hauses aus Obergoms.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das April-Heft erscheint am **18. März** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Foto: Willen



GEFÄHRLICHER WINTERDIENST

Einsamkeit und stete Gefahr durch Lawinen: Ein Streckengänger der Furka-Oberalp-Bahn (FO) erinnert sich.